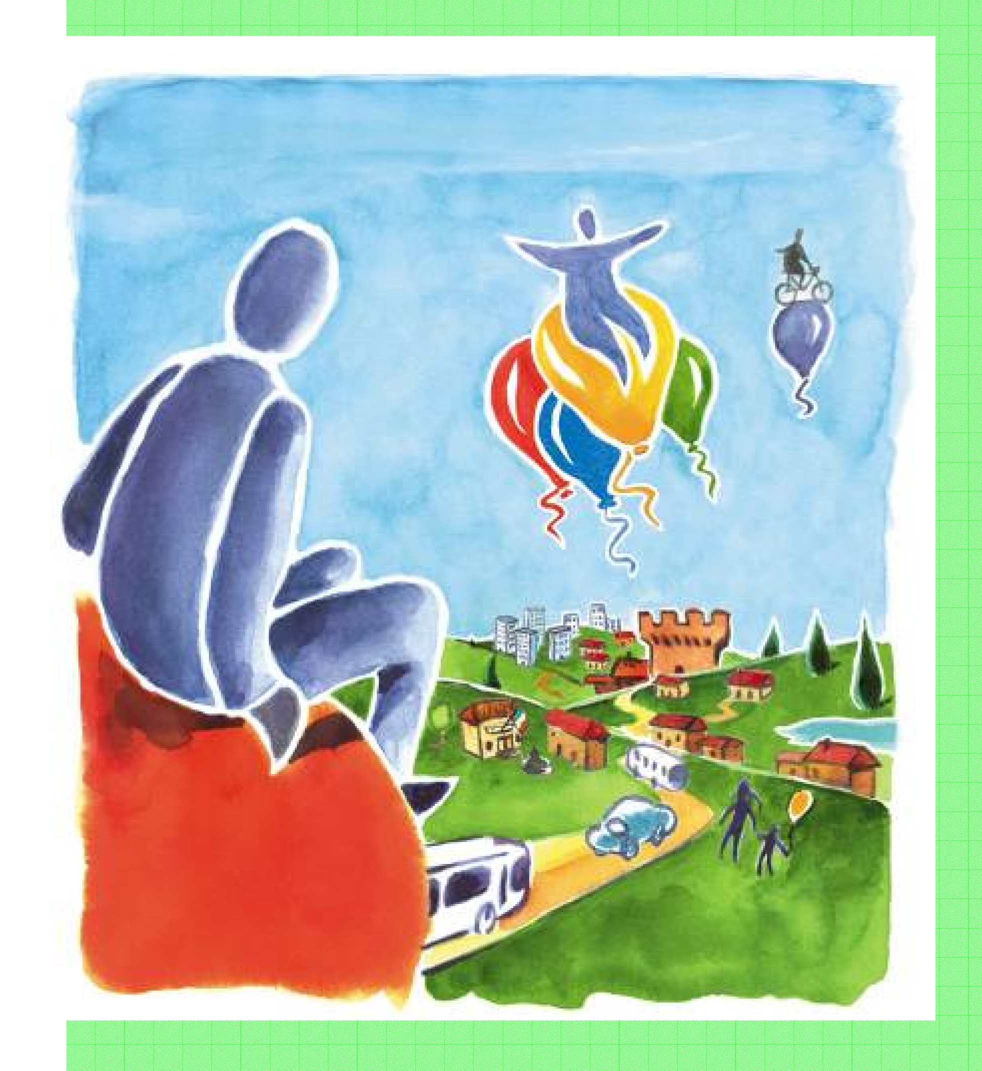


Plan de Déplacements Urbains

Le Projet



23 Mars 2009

Une idée qui nous rapproche.

Sommaire

1. Le Mot du Président

C'est au moment ou se conclue le 1er Grenelle de l'Environnement qu'Agglopole Provence est fière de participer avec son Plan de Déplacements Urbains à ce vaste mouvement engagé dans notre Pays en faveur d'un environnement qui doit être plus durable … pour redevenir plus humain.
Notre PDU participe aussi pleinement de cette volonté de lutter contre les changements climatiques, mieux maîtriser l'énergie, instaurer, adopter des modes de production et de consommation durables et promouvoir des modes de développement écologiques favorables à la compétitivité et à l'emploi, …



En amont de cette ambition, c'est en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) que notre Communauté d'Agglomération Agglopole Provence s'est engagée dans ce PDU, procédure rendue obligatoire pour notre Communauté de 130 000 habitants par quelques grandes lois connues de tous comme la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) en 1996 et la Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) en 2000.

Au-delà de cette obligation réglementaire, notre PDU est une démarche, une réflexion sur nos modes de déplacements et leurs impacts en réalité catastrophique pour un environnement que nous léguons, chaque jour toujours plus détérioré, à nos enfants. Il traduit une volonté politique, sans cesse répétée par chacune de nos 17 communes, qui nous a conduit à rechercher, ensemble au sein d'Agglopole Provence, à maintenir les grands équilibres de notre territoire comme nous le faisons tous les jours et ce, quelques soient les procédures ou actions que nous menons (Schéma de Cohérence Territorial, Plan Local de l'Habitat, politique de développement économique, schéma d'assainissement, schéma d'eau potable, …).

x x
x

Alors, précisément, qu'avons-nous cherché à faire avec ce PDU ?
En tout premier lieu, il nous est apparu essentiel d'éviter le syndrome métropolitain de congestion automobile marseillaise, aixoise, des rives de l'étang de Berre, … qui génère tant et tant de pollutions et de dangers pour nos concitoyens. Il est entendu que nos pratiques de déplacements atteignent aujourd'hui leurs limites dans un contexte de forte croissance démographique et résidentielle.

Notre deuxième objectif avec le PDU, c'est de valoriser les atouts d'Agglopole Provence en préservant notre cadre et qualité de vie, en assurant son développement économique et ses emplois.

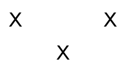
x x
x

Dans ces conditions, l'ambition du PDU est de tracer un cap, prévoir un nouveau système de déplacements pour les 10 ans à venir. Bien sur, tout ne sera pas réalisé en un jour et à ce titre l'élaboration du PDU est une étape dans un processus beaucoup plus long et complexe. Notre PDU sollicite nos partenaires (Etat, Région, Département, …) et nécessite une bonne intelligence avec nos voisins (Pays d'Aix, SAN, Communauté Urbaine de Marseille, Pays d'Arles, …), mais surtout, fondamentalement et par principe, il doit s'appuyer sur toutes les initiatives locales, celles des acteurs économiques, de notre tissu associatif et, plus généralement, de notre population.

x x
x

De ce point de vue, notre PDU n'a d'intérêt que s'il participe à un changement général de comportement auquel nous sommes tous conviés que l'on soit de Salon de Provence, des Alpilles, des rives de l'étang ou de celles de la Durance, que l'on soit cadre, employé ou ouvrier, jeunes ou moins jeunes, actifs ou retraités, du public ou du privé, ...

C'est en cela que le PDU témoigne aussi de notre volonté de créer un territoire toujours plus solidaire et c'est justement lors des différents travaux préparatoires (Diagnostic, Scénarios Projet) que nous conduisons depuis deux ans que nous avons pu mesurer cet engouement, cette disponibilité citoyenne, ce mouvement de solidarité.



Parce que notre projet a été conduit avec un souci constant d'échange et de concertation autant à travers nos différents Comités (Comités de Pilotage, Comités Techniques, …) que des six Ateliers de Concertation mis en place dès le démarrage de ce projet (1. « Transport public », 2. « Déplacements scolaires », 3. « Modes doux et environnement », 4. « Centres-villes et villages », 5. « Pôles d'attraction commerciaux et touristiques », 6. « Sécurité routière »).

Représentatifs de la vie associative et professionnelle de l'ensemble du territoire, ces Ateliers composés d'agents des services spécialisés des communes, d'institutions partenaires, d'associations, … ont rassemblé autour du PDU, autour de son ambition en faveur d'une « mobilité durable » plus de 120 acteurs qui ont pu s'exprimer, écouter, débattre, proposer, … Et les enseignements et travaux de ces ateliers ont été intégrés dans les diverses phases de l'étude : des constats aux préconisations et aux actions.

Aujourd'hui, on peut avec fierté dire qu'une « culture commune des déplacements » a réellement émergé avec une même ambition d'inversion des parts modales actuelles (trop automobiles au goût de tous) aidant ainsi à la promotion de notre territoire.

x x
x

Pour y arriver, le PDU d'Agglopole Provence affiche 3 objectifs politiques forts (1. Améliorer le cadre de vie, 2. Renforcer l'attractivité économique et l'accessibilité du territoire, 3. Valoriser les offres de transports alternatives et favoriser l'éco mobilité) qui encadrent 16 actions structurantes. Ces actions seront à mettre en œuvre avec nos partenaires dans les 10 ans à venir, pour un montant de près de 50 millions d'Euros à engager dont un tiers à la charge de la Communauté et plus de 80% en investissement.

Tous ces éléments sont largement décrits dans le présent document et vos avis, remarques, commentaires, améliorations, … feront l'objet d'un examen précis et notre PDU après avoir été proposé à l'avis de nos partenaires, sera soumis à une Enquête Publique en 2008.

Avec son approbation, il ne fera donc que commencer … et c'est avec la volonté politique des élus, la mobilisation de tous et un forte dose d'enthousiasme que nous engagerons ce nouveau pari en faveur de « notre environnement communautaire ».

2. Le cadre réglementaire du PDU… ou le PDU pour quoi faire ?

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) la Communauté d'Agglomération Agglopole Provence est chargée de réaliser un Plan de Déplacements Urbains communautaire (PDU).
Il s'agit donc d'élaborer un projet cohérent conforme à la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) modifiée par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) donnant une programmation validée par l'ensemble des partenaires.

Le PDU, une obligation pour les communautés d'agglomération de plus de 100 000 habitants qui vise à rééquilibrer les modes de transport en réduisant la part du trafic automobile.
Un PDU pour quoi faire ?

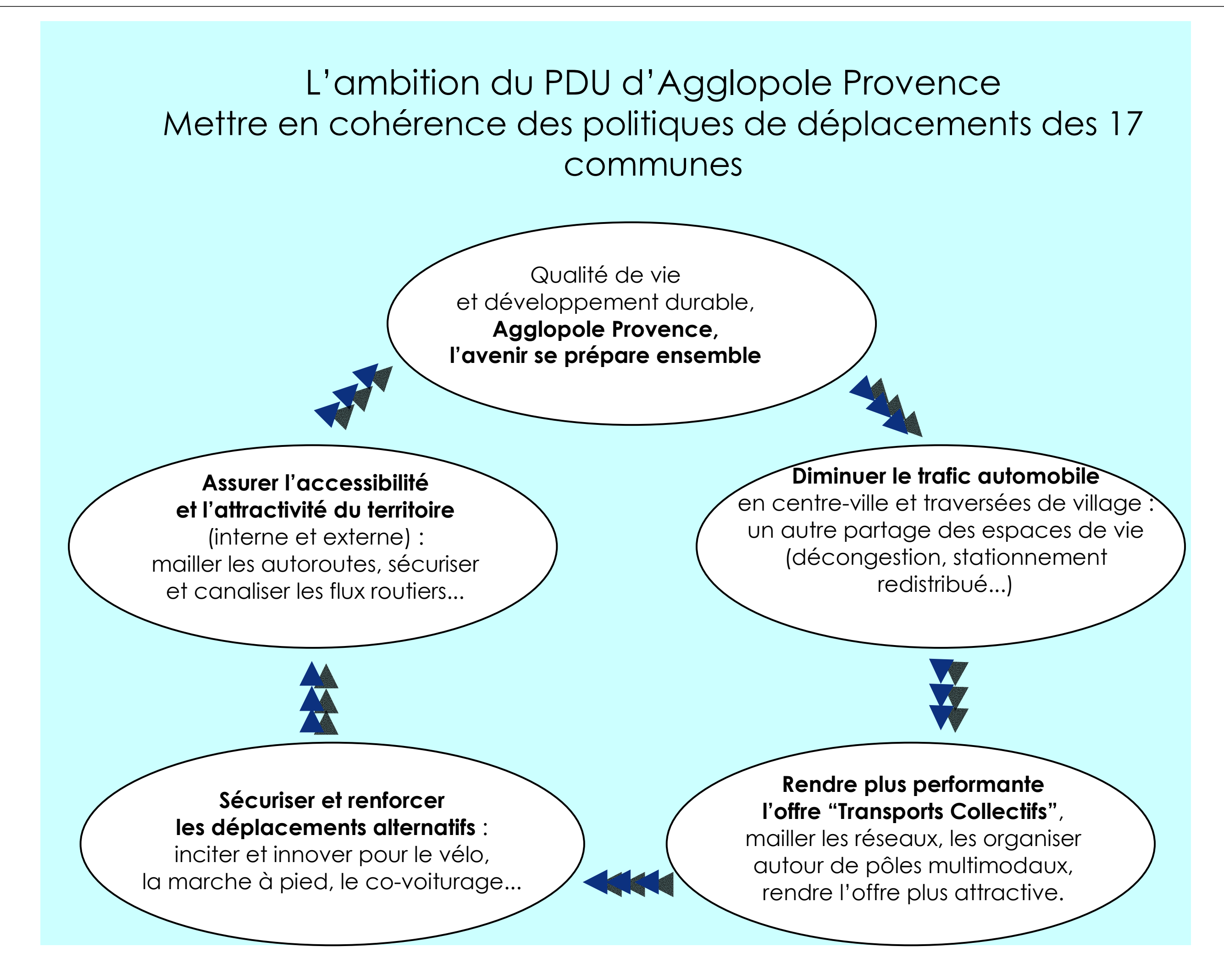
- **En matière d'urbanisme, plusieurs mutations majeures ont marqué ces 30 dernières années**
- **Les pratiques de déplacements atteignent aujourd'hui leurs limites**
- **Il est essentiel de réguler les pratiques de mobilité dans le cadre d'une approche globale et transversale alliant urbanisme et déplacements.**
- **Le PDU, c'est un nouveau système de déplacements à imaginer avec une planification d'actions sur 10 ans**

La force juridique d'un PDU s'éclaire au regard des autres actes administratifs

- Il est opposable aux tiers de part l'enquête publique
- Il s'insère dans l'architecture globale des documents d'urbanisme
- Il doit être compatible avec les orientations de la DTA, du SCOT, des schémas de secteur
- Les décisions prises par les autorités dans le domaine de la voirie et de la police de la circulation doivent être compatibles avec le PDU

Le PDU a été élaboré en conformité avec les dispositions de la loi SRU (et ses récents amendements) afin d'en respecter les termes et les 8 objectifs :

1. Améliorer la **sécurité de tous les déplacements**
2. Diminuer le **trafic automobile**
3. Développer les **transports collectifs** et les **moyens de déplacements économes et moins polluants** (marche à pied, vélo, covoiturage…)
4. Aménager et exploiter le **réseau principal de voirie** d'agglomération
5. Organiser le **stationnement sur le domaine public**, en fonction des différents types d'usagers
6. Réguler le **transport et la livraison des marchandises**
7. Encourager les **plans de mobilité d'entreprise**
8. Développer la **tarification intégrée** pour l'ensemble des déplacements



Le PDU d'Agglopole Provence a pour ambition <u>de créer une dynamique de projet communautaire.</u>

Le projet tient compte des autres démarches et documents dans lequel le projet devra s'intégrer
- Projet d'agglomération
- SCoT
- Et les PLU

Le projet répond aux attentes et aux besoins des populations mais aussi des élus en matière de déplacement mais aussi de développement.
Il intègre également les contraintes financières et tient compte du niveau d'acceptation possible des solutions préconisées.

3. Une démarche partenariale et concertée

La démarche s'appuie sur les valeurs communautaires à révéler et/ou à conforter.
Elle est à la fois prospective et opérationnelle basée sur des idées neuves

Le PDU d'Agglopole Provence a été élaboré selon 4 phases successives :
1. le diagnostic (présenté en Conseil Communautaire en mars 2006),
2. les scénarios (présenté en Conseil Communautaire en décembre 2006)
3. le projet (présenté en Conseil Communautaire en décembre 2007)
4. l'approbation du PDU après enquête publique.

PROCESSUS DE DECISION DU PDU

A chaque phase du projet (Diagnostic/Scénarios/Projet PDU), un processus de décision est mis en œuvre.

L'élaboration du PDU s'appuie sur la constitution et la réunion de divers Comités et Ateliers

- **Un Comité de Pilotage qui réunissait notamment les maires de la Communauté**
- **Un Comité Technique qui associait les techniciens des communes, du Département, de l'Etat et des EPCI voisins**
- **et des Ateliers de Concertation**

Les listes des membres et partenaires des Comités de Pilotage et Technique sont présentées en annexe.
On trouvera également en annexe les propositions issues des ateliers.

LE PDU D'AGGLOPOLE PROVENCE, UNE DEMARCHE CONCERTEE

Validation
- Conseil communautaire
- Bureau Communautaire

Instances de suivi
- Comité de Pilotage
- Comité de suivi technique

Ateliers de concertation
- Atelier de réflexion
- Ateliers thématiques de concertation

.

La concertation se situe au cœur du dispositif d'études du PDU d'Agglopole Provence, dans le cadre d'un système d'échanges transparent, ouvert et interactif.

Comme prévu par le cadre légal, tout au long des différentes étapes d'élaboration du PDU, une intense concertation a été conduite, avec les acteurs politiques et techniques, mais également avec les représentants de la vie économique, socioprofessionnelle et associative... et les habitants de l'ensemble de l'agglomération.

*3 enjeux **forts** pour la concertation*

- Une concertation pédagogique : développer une "culture des déplacements"
- Une concertation enrichissante : favoriser le débat d'idées, les échanges et l'interactivité, avec une circulation d'informations ascendante « ascenseur à idées » et une circulation descendante « aide à la décision »
- Une concertation positive : tester la faisabilité du projet en le confrontant aux réalités du territoire, favoriser l'appropriation et l'acceptabilité du projet

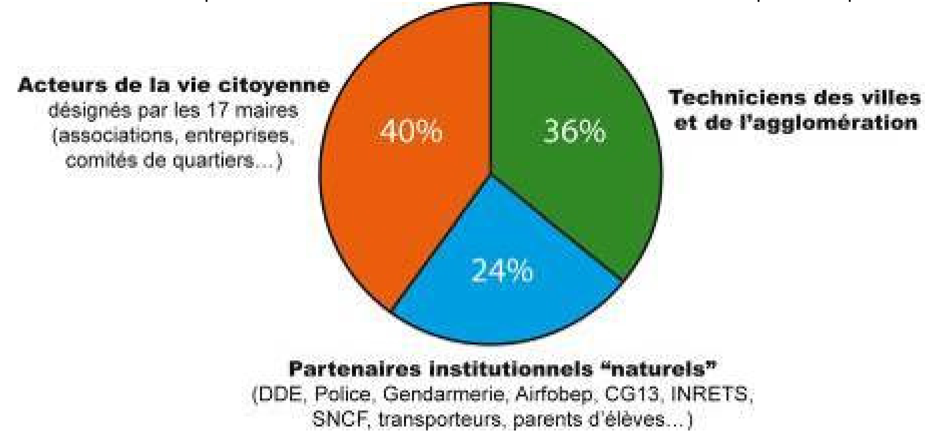
2 niveaux de concertation

1. **Les ateliers thématiques de concertation (vie citoyenne)**

Les ateliers thématiques se composaient de partenaires institutionnels "naturels", et d'associations/CIQ désignés par les Maires.
Ils étaient représentatifs de la vie citoyenne et de l'ensemble du territoire : CIQ, associations représentants les usagers des différents modes de déplacements, les personnes à mobilité réduite, les parents d'élèves, les étudiants, l'environnement, la sécurité routière, les groupements d'industriels, d'entreprises, les commerçants, les taxis…
Leur mission a consisté à nourrir les études et le projet à travers le dialogue et les échanges.
Des passerelles régulières, vers les Comités de Pilotage et Technique ont été mises en œuvre.

Les 6 ateliers thématiques
- Transport Public
- Déplacements scolaires
- Modes doux et environnement
- Centres-villes et centres-villages
- Pôles d'attraction économiques, commerciaux et touristiques
- Sécurité routière

Au total, plus de 120 acteurs, représentatifs de l'ensemble du territoire ont pu s'exprimer et débattre :



2. **L'atelier de réflexion (élus)**

L'Atelier de Réflexion était le deuxième niveau de la concertation du PDU d'Agglopole Provence.

Il se composait de 59 élus désignés par les 17 Maires.
Son organisation, de type forum, devait permettre d'informer les élus et de les faire débattre sur les travaux des ateliers thématiques de concertation, à chaque étape du PDU.
Il a permis de capitaliser la démarche initiée et de favoriser l'appropriation et l'acceptabilité du projet.

3 phases de concertation

1. **Phase diagnostic : les enjeux du PDU**

Cette première phase de concertation avait pour ambition de nourrir les études sur le diagnostic, à travers le dialogue, les échanges, les expertises et les expériences de terrain.
Les ateliers de concertation se sont déroulés de novembre 2005 à janvier 2006 à Salon de Provence.
Dans chaque atelier, une mise à niveau de tous les participants a été réalisée, sur :

- le fonctionnement d'Agglopole Provence (territoire, missions…),
- le PDU mode d'emploi (cadre juridique, orientations…)
- la démarche du PDU d'Agglopole Provence (élaboration, processus de décision, démarche de concertation, communication).

Les débats ont été amorcés à partir d'un guide de réunion, envoyé à chaque participant au préalable, comprenant des problématiques sur les orientations générales du PDU et les thématiques à chaque atelier.
Lors de cette première phase, les participants aux ateliers avaient pour objectifs :

- d'évaluer les principaux dysfonctionnements,
- de mettre en évidence les actions qui sont déjà menées,
- de soulever les principaux enjeux que devra traiter le PDU.

2. **Phase scénarios : les études de solutions du PDU**

La deuxième phase de concertation concernait l'élaboration des scénarios. Elle s'est déroulée de mai à juillet 2006, avec l'ambition de faire émerger les solutions possibles pour chaque enjeu soulevé lors du diagnostic.
Dans chaque atelier, une mise à niveau de tous les participants a été réalisée, sur :

- un rappel de la démarche de concertation (objectif de l'atelier, processus de décision),
- les points clés du diagnostic,
- la méthodologie d'élaboration des scénarios (3 objectifs, 3 échelles territoriales, 3 rythmes de développement)

Les débats ont été amorcés à partir d'un guide de réunion qui reprenait les enjeux soulevés lors de la première phase de concertation.
La concertation autour des études de solutions a été menée sur 2 niveaux :

- des échanges sur les solutions possibles avec les ateliers thématiques, représentatifs de la vie citoyenne du territoire ;
- une présentation des travaux des ateliers thématiques à l'atelier de réflexion, composé d'élus d'Agglopole Provence.

3. **Phase projet : le forum de la concertation**



Les participants des ateliers de concertation, des comités techniques et de pilotage étaient invités en séance plénière, pour prendre connaissance et à réagir sur les grandes orientations du projet de Plan des Déplacements Urbains d'Agglopole Provence, largement enrichi par les travaux des ateliers. Près de 150 personnes se sont ainsi réunies à Salon de Provence le mardi 18 septembre 2007, en présence des élus d'Agglopole Provence.

Ce forum a permis de revenir sur les préoccupations de beaucoup de membres des ateliers, à commencer par les questions de stationnement dans les centres villages et notamment devant les écoles. La nécessité de changer nos comportements quotidiens, de donner encore plus de place aux transports collectifs et aux « modes doux » tel que le vélo a pu être une fois de plus soulignée.

Une démarche constructive pour des échanges de qualité

Globalement, on peut souligner la grande qualité des échanges, avec des participants nombreux et motivés, souhaitant s'intégrer dans une démarche constructive, étant parfois critiques, mais évitant les polémiques personnelles, pour se recentrer sur des enjeux communautaires.
Le nombre de participants a légèrement baissé lors de la deuxième phase, mais ceux-ci se sont montrés toujours très motivés par les travaux.
Les nombreux échanges ont reflété une bonne connaissance du fonctionnement du territoire.
Par leur implication et leur connaissance du terrain, ils ont constitué une véritable force de propositions pour les Bureaux d'Etudes, avec des solutions possibles souvent pertinentes et parfois très originales.
On peut souligner que certaines problématiques transversales ont pu être traitées dans plusieurs ateliers (stationnement, livraisons, transports en commun, marche, vélo, sécurité, abords des écoles, PDE, PMR, intermodalité, covoiturage…).
Pour chaque atelier, un guide de réunion a été adressé préalablement à chaque membre.
Un compte-rendu de chaque atelier a été fait, intégrant également les remarques formulées sur les guides de réunion, remis aux organisateurs en fin d'atelier ou par courrier, par les participants qui le souhaitaient.
A l'issue de chaque phase de concertation, en plus des comptes-rendus d'ateliers, une synthèse des travaux a été réalisée et largement diffusée (notamment sur le site internet de l'agglomération).

Une ambition partagée pour le PDU d'Agglopole Provence

> Les conditions du succès du PDU

Pour une très large majorité des participants des ateliers, la réussite du PDU d'Agglopole Provence est conditionnée par une modification profonde des habitudes de déplacement, notamment la dépendance à la voiture des habitants de l'agglomération :

- par des mesures et des aménagements contraignants,
- en offrant d'autres alternatives aussi efficaces et pratiques, notamment pour les courtes distances ou les villages éloignés,
- en imaginant des chaînes de déplacements utilisant plusieurs modes (intermodalité),
- en éduquant par le dialogue, la concertation et l'information.

> 3 dimensions incontournables à prendre en compte pour le PDU

► **Une dimension sociale** :
Il s'agira d'offrir des alternatives efficaces pour les personnes «non véhiculées» : demandeurs d'emploi, jeunes, personnes âgées, PMR…

► **Une dimension territoriale** :
L'aménagement du territoire et les déplacements sont intimement liés.
Il est donc nécessaire d'aménager le territoire équitablement : limiter l'extension des villes, réoccuper les centres-villes et villages, limiter le zonage monofonctionnel en mixant les usagers et les activités (zones logements, emplois, services)

► **Une dimension extracommunautaire** :
Agglopole Provence est un territoire largement ouvert. Le PDU devra contribuer également à améliorer les liaisons vers l'extérieur de l'agglomération.

4. Les courants d'échanges dans Agglopole Provence : flux et modes de déplacements

L'objet du PDU étant de poser les bases d'un nouveau système de déplacements, on rappellera ci-après les principaux traits des mouvements internes et externes à Agglopole Provence.
L'enjeu est de se projeter dans une autre répartition des flux de déplacements à l'horizon de 10 ans.
Les flux actuels sont ici précisés en termes de volume et de distribution par mode.

LES DEPLACEMENTS, INDICATEURS GENERAUX DE MOBILITE : LE CONTEXTE MODAL

Comment se déplace-t-on aujourd'hui dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise (AMM) et dans Agglopole Provence ?
La période récente est marquée par une hausse globale de la mobilité en termes de nombre de déplacements quotidiens, la surmotorisation des ménages, un allongement des trajets quotidiens, un temps passé de plus en plus long dans son véhicule…

La voiture domine notre mobilité et organise notre vie quotidienne.

➔ **L'illusion de la vitesse et de la capacité des routes**
Contrairement à une idée répandue, vitesse et capacité d'une route ne vont pas de pair. La capacité la plus élevée d'une route de type voie express ou autoroute est observée à une vitesse d'environ 60 km/h. Ceci est dû au fait que les automobilistes arrivent à conduire avec un intervalle de temps le plus petit par rapport au véhicule de devant. C'est avant tout un problème de capacité de réaction et de comportement qui fait que cet optimum est observé à une vitesse moyenne.
En milieu urbain (c'est-à-dire avec plus d'intersections, de piétons qui cherchent à traverser, de véhicules qui manœuvrent pour stationner, etc.) l'optimum de vitesse est clairement inférieur à 60 km/h. A titre d'exemple, une vitesse plus basse (zone de rencontre à 20 km/h, par exemple) permet d'atteindre une excellente capacité routière malgré des interactions très élevées.

➔ **Les principaux indicateurs de mobilité témoignent de déplacements automobiles de plus en plus nombreux et souvent très courts**

- D'une surmotorisation (41% des ménages ont au moins 2 voitures) et d'une sous occupation des véhicules particuliers (1.4 personne par véhicule),
- Des déplacements de plus en plus «chaînés» et moins tournés vers le domicile,
- Des déplacements motorisés de plus en plus courts 20% des déplacements en voiture font moins de 1 km, 50% moins de 3 km (distances respectivement praticables à pied ou en vélo)
- Le « tout automobile » se cristallise dans l'accompagnement des écoliers et des élèves !
- Demeure des déplacements domicile-travail de plus en plus longs à l'échelle métropolitaine.

Si 41% des ménages d'Agglopole Provence disposent d'au moins 2 véhicules, 14% n'en ont pas.
Des taux qui témoignent d'une captivité à l'automobile dans un environnement à faible densité urbaine.

DES FLUX D'ECHANGES DOMINES PAR L'AUTOMOBILE

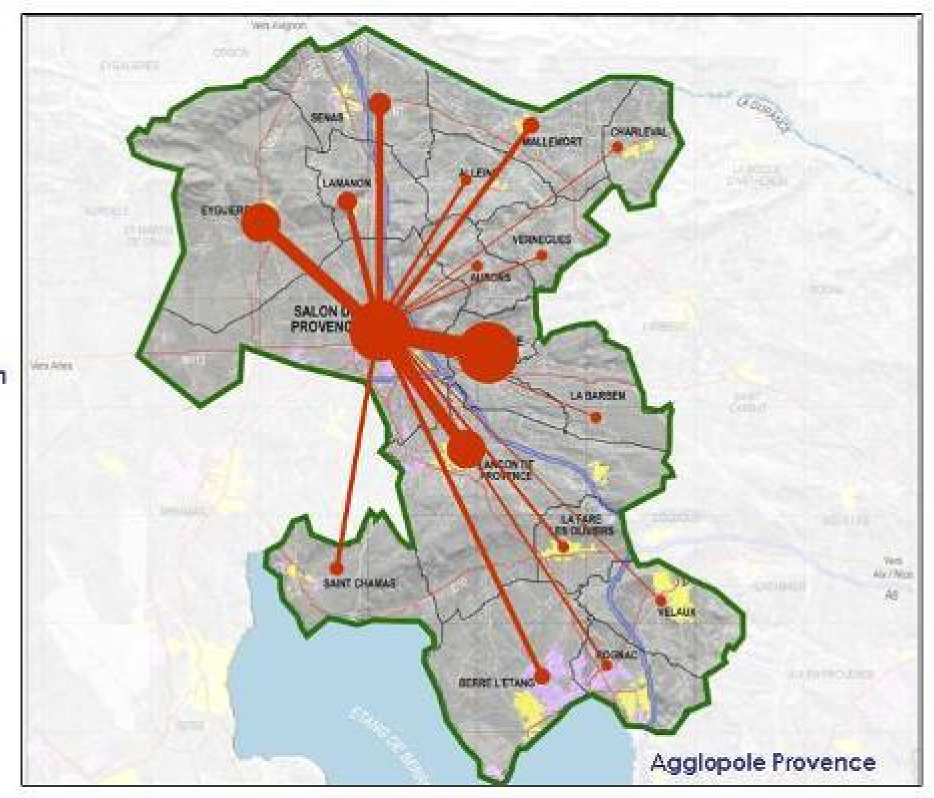
Le bilan diagnostic a permis de quantifier et de distribuer les flux au plan interne et externe à Agglopole Provence.
En parallèle, des parts modales ont été établies.
Le contexte déplacement au sein du bassin d'étude se signale par une urbanisation qui a favorisé le recours massif à l'automobile.
Hormis sur le pôle salonnais et sur les pôles de l'Etang de Berre, on relève un habitat pavillonnaire "à la campagne" favorable aux flux de véhicules particuliers.

➔ **500 000 déplacements quotidiens en 2005 internes et externes à Agglopole Provence**

On recense quotidiennement environ 500 000 déplacements tous modes et tous motifs à la fois entrants, sortants ou bien internes à la Communauté.
Ces flux se distribuent comme suit :

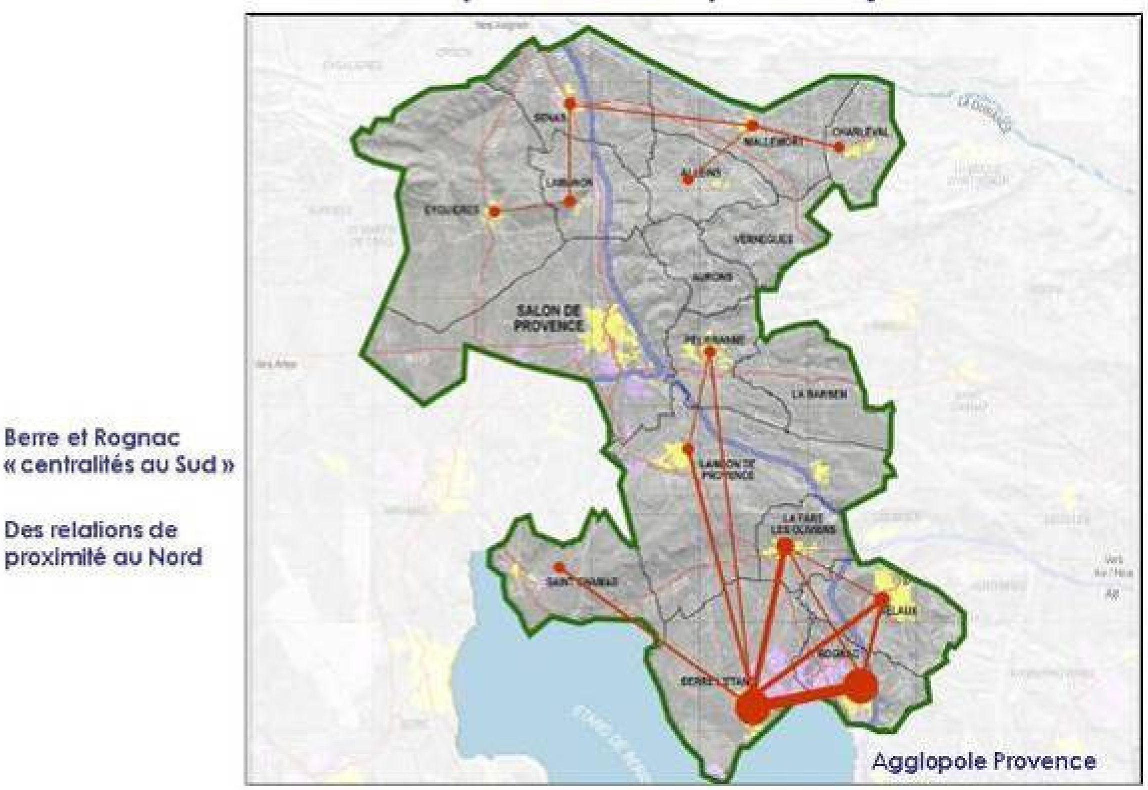
- Près de 340 000 déplacements quotidiens sont internes à Agglopole Provence
- Environ 160 000 déplacements quotidiens sont externes à la Communauté d'Agglomération
- Salon de Provence occupe une place prépondérance dans les échanges internes et externes pour les actifs comme pour les scolaires avec 165 000 déplacements dont environ 65 000 « externes »
- Sur les flux internes non tournés sur Salon de Provence, Rognac et Berre «émergent » au Sud de la Communauté
- Enfin, l'analyse des flux confirment l'émergence de 3 sous bassins de mobilité et le poids « central » de Salon de Provence

LES FLUX DE DEPLACEMENTS SUR SALON EN 2005
Déplacements internes à Agglopole Provence



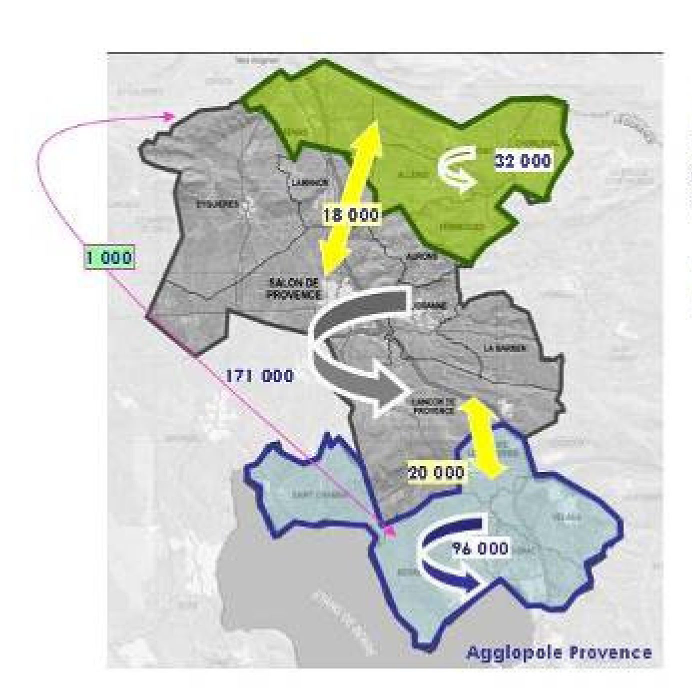
• Un coeur de bassin : Salon une centralité à l'échelle de Agglopole Provence
… 102 000 déplacements internes
… 63 000 déplacements en échanges
… 165 000 déplacements sur Salon

LES FLUX DE DEPLACEMENTS MAJEURS HORS SALON EN 2005
Déplacements internes à Agglopole Provence
Flux 2 sens supérieurs à 1 000 déplacements jour



- Berre et Rognac « centralités au Sud »
- Des relations de proximité au Nord

LES DEPLACEMENTS INTERNES A AGGLOPOLE PROVENCE 2005
Déplacements quotidiens tous modes et motifs

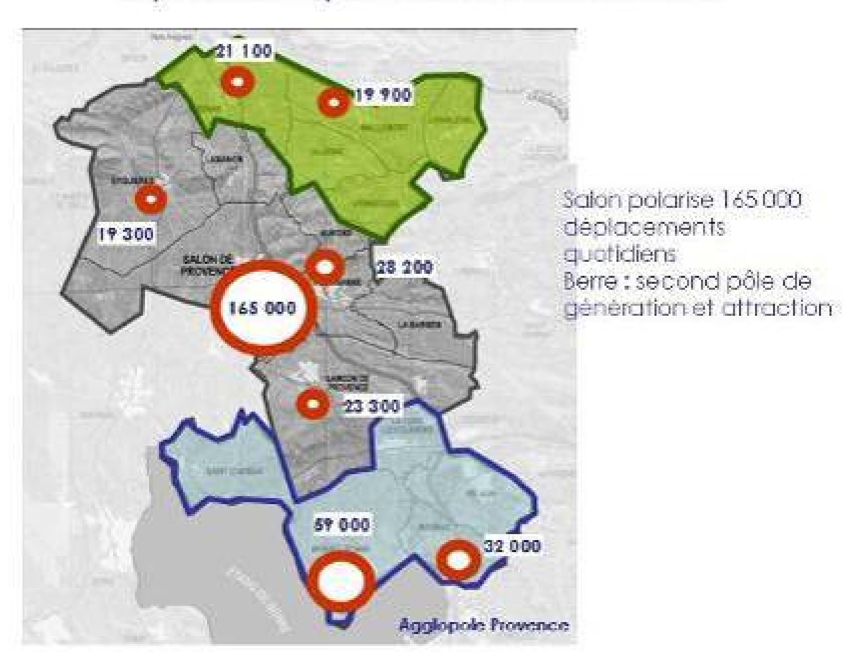


3 sous bassins de mobilité

Des déplacements orientés vers le Centre et le Sud d'Agglopole Provence

Près de 340 000 déplacements internes

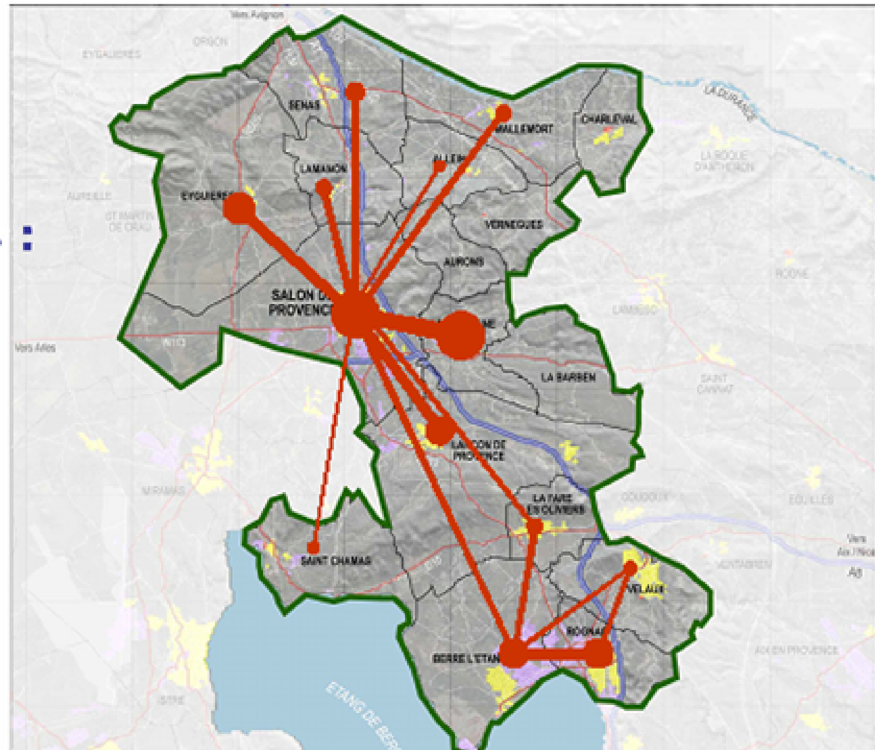
LES DEPLACEMENTS INTERNES A AGGLOPOLE PROVENCE EN 2005
Principaux pôles de mobilité par bassins
Déplacements quotidiens tous modes et motifs

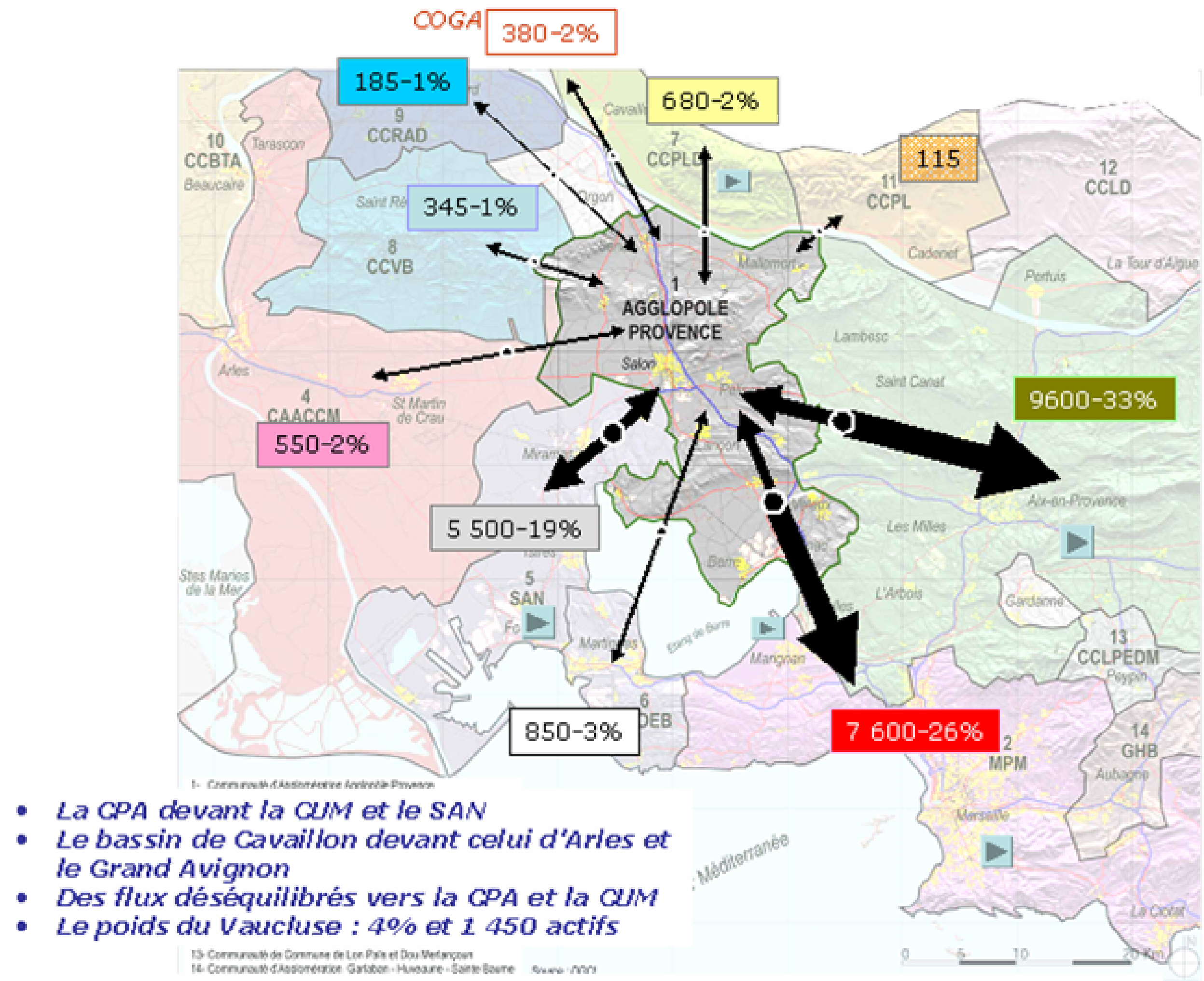


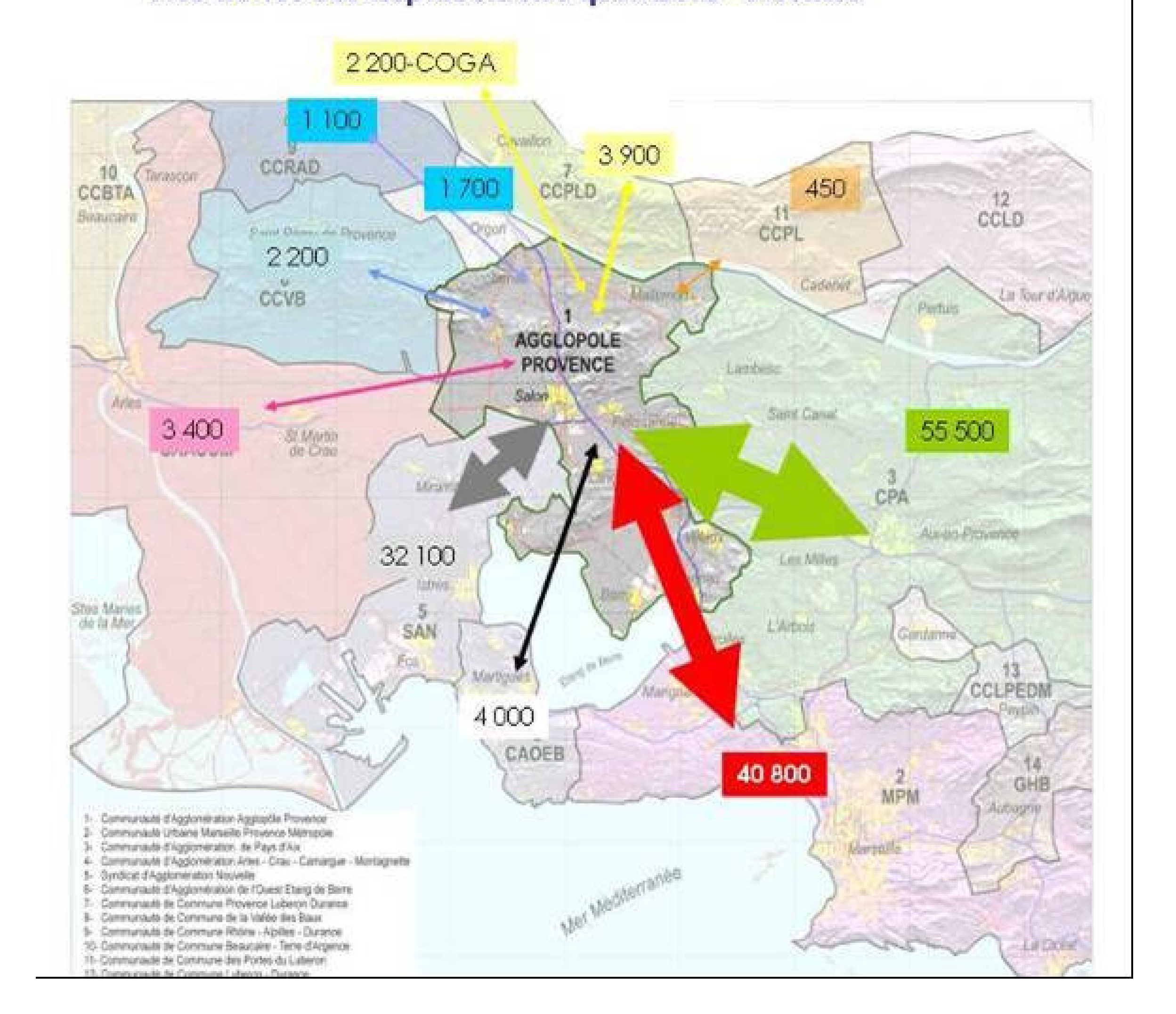
➔ **Des déplacements domicile - travail dans Agglopole Provence orientés massivement sur 2 bassins d'emplois : Salon de Provence et Berre-Rognac**

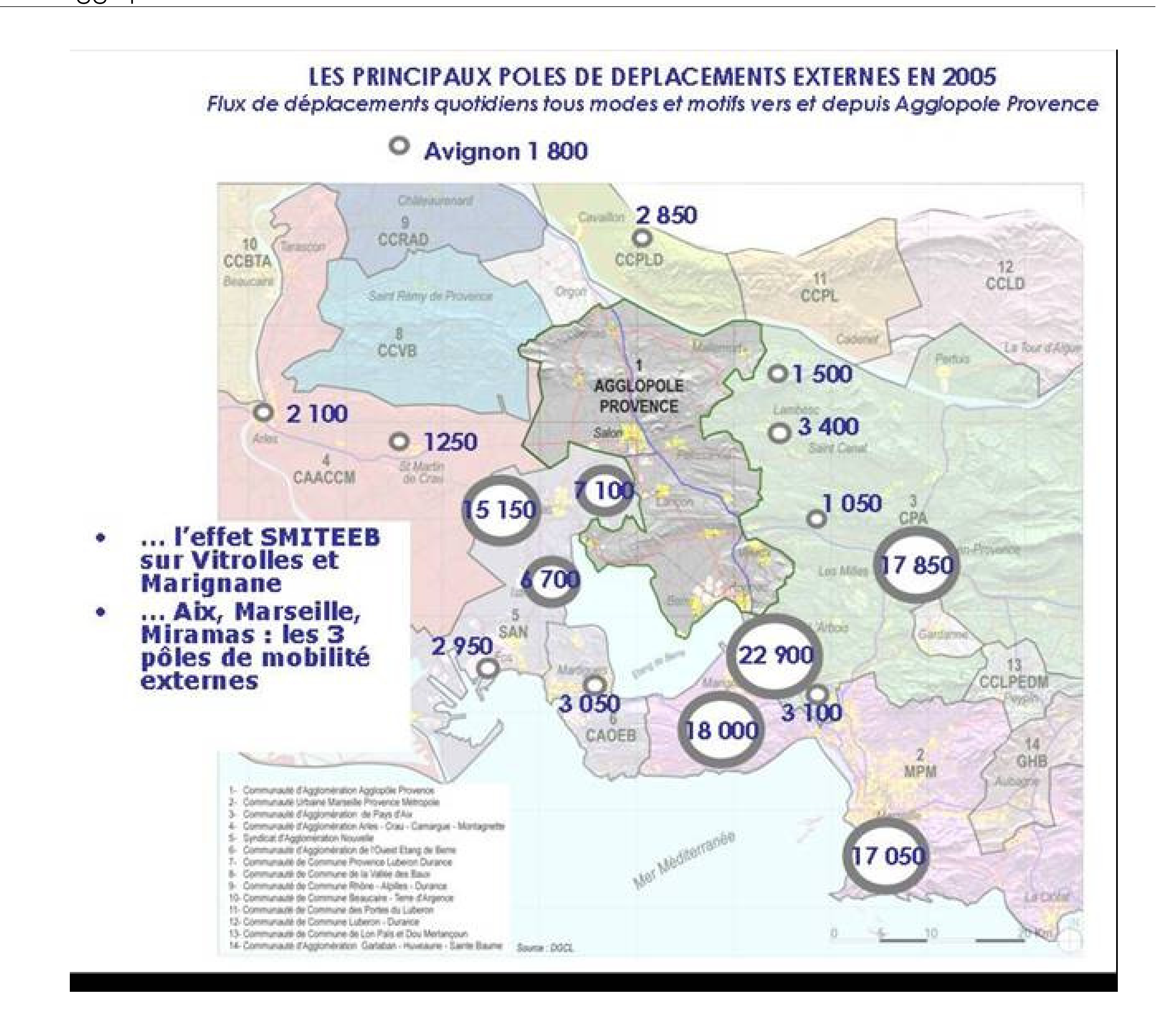
- 27 000 migrants (données extraites du recensement général de population-RGP 1999) en mouvements dans les limites de la Communauté dont près de 50% sont orientés sur Salon de Provence et 27% sur Berre-Rognac
- Les flux externes pour le motif travail dont proches de ceux internes avec 30 000 actifs qui entrent et qui sortent d'Agglopole Provence
- Des migrations externes qui se distribuent suivant des corridors de proximité vers le SAN (pour 19%) et le bassin du SMITEEB (15% notamment sur Marignane et Vitrolles)
- Des migrations pendulaires métropolitaines « significatives » en direction d'Aix (9%) et Marseille (13%)

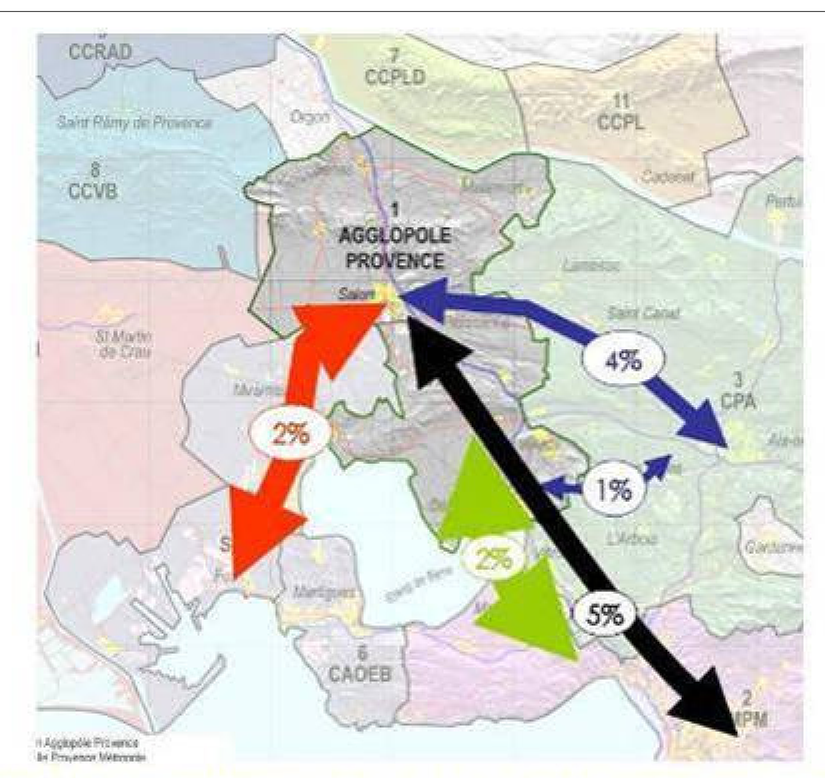
La carte ci-dessous hiérarchise les relations domicile travail entre Agglopole Provence et les communautés voisines selon leur sens et leur poids respectif.


LES 13 PRINCIPALES NAVETTES DOMICILE-TRAVAILINTERCOMMUNALES
INTERNES A AGGLOPOLE PROVENCE
Navettes supérieures à 200 (entrants +sortants) Source RGP INSEE 1999
2 pôles émergents : Berre et Salon
SALON DE PROVENCE
SAINT CHAMAS
BERRE L'ETANG
ROGNAC
VELAUX
LA FARE LES OLIVIERS
LANÇON DE PROVENCE
LA BARBEN
AURONS
VERNEGUES
ALLEINS
MALLEMORT
CHARLEVAL
SENAS
LAMANON
EYGUIERES

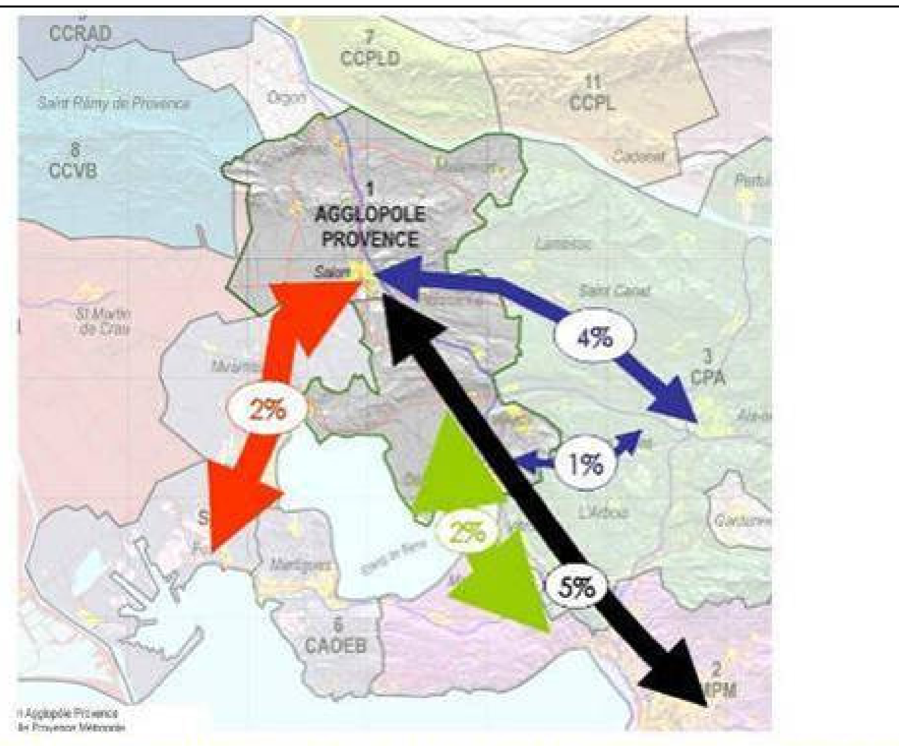

COGA 380-2%
185-1%
680-2%
115
345-1%
9600-33%
550-2%
5 500-19%
850-3%
7 600-26%
9 CCRAD
10 CCBTA
7 CCPL
11 CCPL
12 CCLD
8 CCVB
1 AGGLOPOLE PROVENCE
4 CAACCM
5 SAN
6 CAPEB
2 MPM
13 CCLPEDM
14 GHB
• La CPA devant la CUM et le SAN
• Le bassin de Cavaillon devant celui d'Arles et le Grand Avignon
• Des flux déséquilibrés vers la CPA et la CUM
• Le poids du Vaucluse : 4% et 1 450 actifs
Les navettes Intercommunautaires
Source RGP INSEE 1999


LES DEPLACEMENTS EXTERNES A AGGLOPOLE EN 2005
Déplacements quotidiens tous modes et motifs
Près de 165 000 déplacements quotidiens externes
2 200-COGA
1 100
1 700
3 900
450
2 200
3 400
55 500
32 100
4 000
40 800
AGGLOPOLE PROVENCE
Mer Méditerranée


LES PRINCIPAUX POLES DE DEPLACEMENTS EXTERNES EN 2005
Flux de déplacements quotidiens tous modes et motifs vers et depuis Agglopole Provence
Avignon 1 800
2 850
1 500
2 100
1250
3 400
15 150
7 100
1 050
17 850
6 700
2 950
22 900
3 050
18 000
3 100
17 050
... l'effet SMITEEB sur Vitrolles et Marignane
... Aix, Marseille, Miramas : les 3 pôles de mobilité externes
AGGLOPOLE PROVENCE
Mer Méditerranée



PRINCIPAUX FLUX EXTERNES DE DEPLACEMENTS QUOTIDIENS TOUS MODES ET MOTIFS 2005
ET PART DES TC HORS SCOLAIRES



PRINCIPAUX FLUX EXTERNES DE DEPLACEMENTS QUOTIDIENS TOUS MODES ET MOTIFS 2005
ET PART DES TC HORS SCOLAIRES

En définitive, il se pose des enjeux de déplacements à la fois internes et externes à la Communauté. Des enjeux qui exigent des réponses adaptées selon la nature des mobilités.
Le tableau suivant évalue le volume actuel de déplacements quotidiens et leur répartition par modes.
Il s'agit des déplacements générés par les populations résidentes Agglopole Provence.
A ce volume, il convient d'ajouter près de 80 000 déplacements en entrée et sortie d'Agglopole Provence générés par des visiteurs.

Au total

- 423 000 déplacements générés par les résidents
- 79 000 déplacements de « visiteurs »
- Pour un total d'environ 502 000 déplacements journaliers
- 71% de déplacements mécanisés

Nombre de déplacements quotidiens générés par les résidents d'Agglopole Provence Mobilité 2005							
	VL	**TC**	**2 Roues mécanisées**	**Modes mécanisés**	**Vélo**	**Marche**	**Ensemble des modes**
Agglopole Provence	**279 650**	**19 900**	**2 400**	**301 950**	**7 450**	**113 700**	**121 050**
	66%	*4,5%*	*0,5%*	*71%*	*2%*	*27%*	*29%*

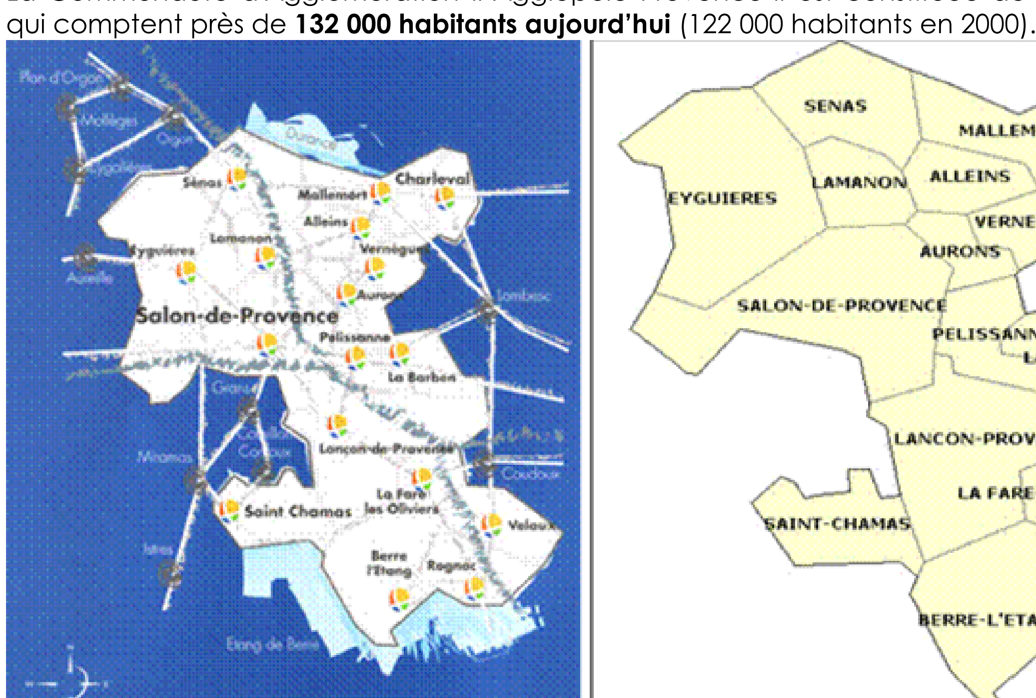
5. Mobilités et territoire

Le PDU d'Agglopole Provence, outre son objectif principal de diminution des trafics automobiles, vise aussi à organiser la ville et les territoires à partir d'un croisement entre systèmes de déplacements, urbanisme et aménagement du territoire. Dans ces conditions, le projet de PDU doit aussi s'appuyer sur une prospective territoriale.

Le cadrage territorial effectué à l'occasion du diagnostic a permis de comprendre les évolutions passées et celles probables et/ou souhaitées du territoire, dont on retiendra les principaux éléments suivants :

Un territoire marqué par un dynamisme démographique

La Communauté d'Agglomération « Agglopole Provence » est constituée de **17 communes** (514 km²) qui comptent près de **132 000 habitants aujourd'hui** (122 000 habitants en 2000).





Globalement, la population d'Agglopole Provence a augmenté de **10 000 habitants tous les 10 ans** entre 1960 et 2000. Sur les 6 dernières années (1999-2005), ce sont à nouveau 10 000 habitants qui s'y sont implantés en se répartissant entre :

- 52% sur Salon de Provence et sa périphérie (Eyguières, Lamanon, Aurons, Pélissanne, La Barben et Lançon),
- 31% sur les communes du pourtour de l'Étang de Berre (Berre, St Chamas, Velaux, Rognac et La Fare),
- 17% sur les communes du Nord (Mallemort, Senas, Alleins, Vernègues et Charleval).

Au vu des projets et des intentions des communes contenues dans leurs POS ou PLU, Agglopole Provence pourrait atteindre une population de **142 000 résidents à l'horizon 2015.**

Un territoire qui a évolué dans sa structure

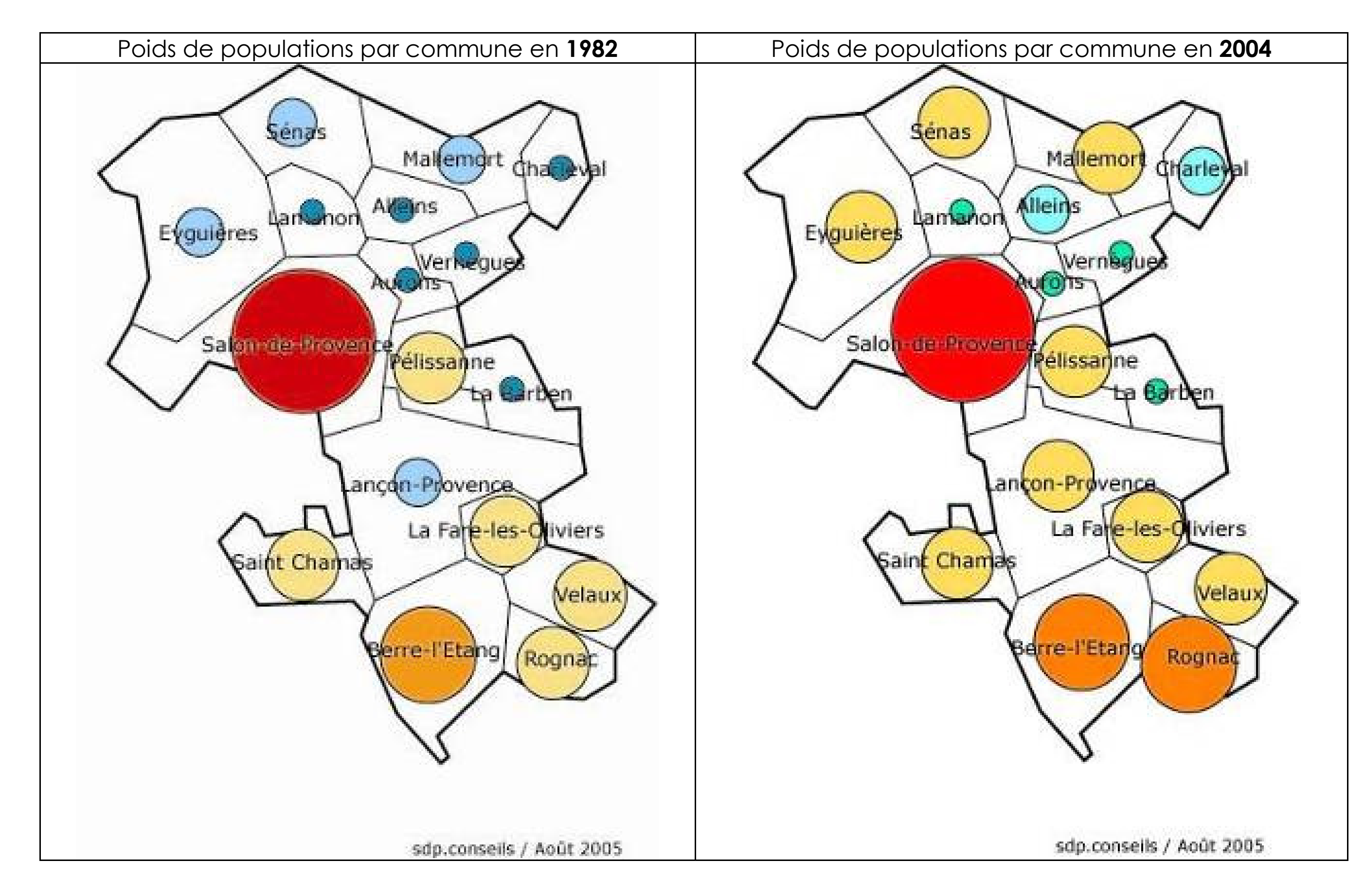
Les croissances de population des 30 dernières années ont été le fait de phénomène connus de périurbanisation, desserrement de l'Agglomération marseillaise et métropolisation ; autant de phénomènes qui ont fait évolué le territoire, initialement « rural », en le dotant d'un « statut » à la fois résidentiel et économique.

Parallèlement, alors que l'armature urbaine des années 70 montrait 4 classes de communes très évidentes, le territoire est aujourd'hui majoritairement constitué d'**un réseau de villes moyennes de 7 à 10 000 habitants.**

Par ailleurs, Salon de Provence, « ville centre » est devenu « Salon Agglomération » (avec une « banlieue » : Pelissanne, Eyguières, …) et les communes de l'Etang de Berre se sont constituées en une Agglomération multipolaire de Saint-Chamas à Berre, Rognac et Velaux.

Ainsi, en 25 ans, la structure du territoire a évolué avec :

	1980	2005
Salon de Provence	35%	30%
Berre	13%	11%
Un territoire	• une ville centre • un pôle relais • un réseau de villages	• une ville centre • 2 pôles relais • un réseau de villes petites et moyennes de 7 à 10 000 habitants • des villages périphériques

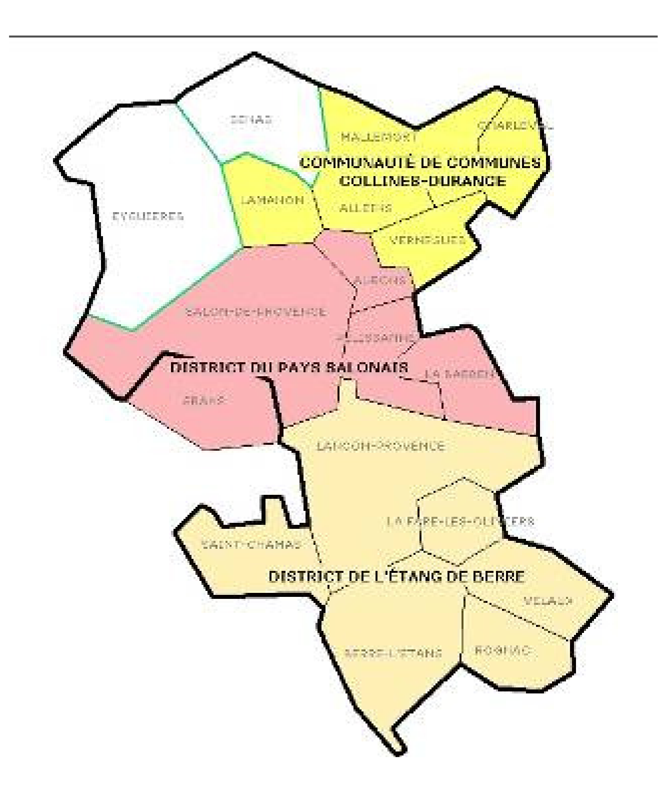


Un territoire qui s'est progressivement « organisé » et « structuré » tout en partageant ses franges avec ses territoires voisins

La Communauté d'Agglomération Agglopole Provence a été créée en 2002.

Nommée « Berre – Salon – Durance » lors de sa création, devenue « Communauté Salon - Etang de Berre – Durance », puis « **Agglopole Provence** », elle regroupe des communes qui étaient déjà, pour certaines, regroupées en intercommunalités :

- L'ancien District du Pays Salonnais, créé le 25 décembre 1991 rassemblait les communes de Salon-de-Provence, Pélissanne, La Barben, Aurons (et Grans, rattachée depuis au SAN Ouest Provence),
- L'ancien District de l'Etang de Berre, créée le 1er juillet 1991 rassemblait les communes de Berre, Rognac, Velaux, Lançon de Provence, La Fare les Oliviers et Saint-Chamas,
- La Communauté de Communes Collines – Durance, créée le 24 juin 1994 rassemblait les communes de Mallemort, Lamanon, Vernègues, Charleval, Alleins,
- Les communes d'Eyguières et Sénas, « communes isolées », les ont rejointes pour intégrer Agglopole Provence.



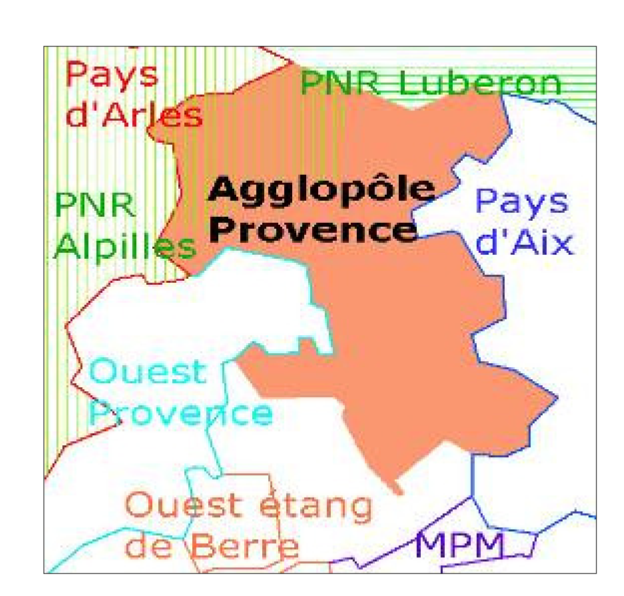
Par ailleurs, Agglopole Provence s'étend sur les **3 arrondissements** d'Aix en Provence, Arles et Istres et sur **6 cantons**.



Dans ce contexte administratif, le **territoire** apparaît d'ores et déjà comme étant **« très imbriqué » avec ses voisinages**.

Ainsi, Agglopole Provence est bordée :

- à l'Est par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, qui intègre des communes proches comme Coudoux, ou importantes par l'animation et leur « statut » de Chef lieu de canton comme Lambesc ;
- à l'Ouest, les communes de Miramas, Grans et Cornillon-Confoux vont intégrées au SAN Ouest Provence,
- au Sud, les communes de Marignane (CUM) et Vitrolles (CPA).

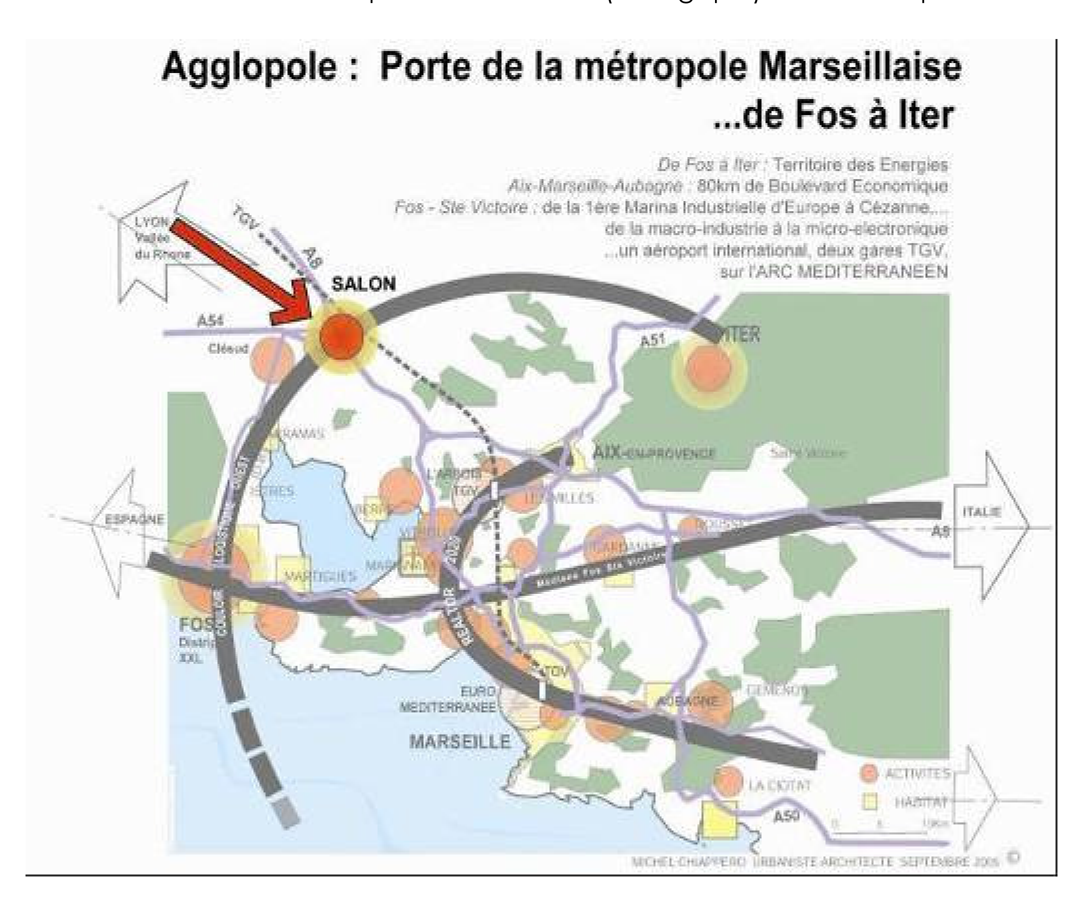


Un territoire « central » dans les réseaux de l'aire métropolitaine

Etendue sur 514 km², Agglopole est traversée par de grandes infrastructures de transports (l'A7 qui relie Lyon, Avignon à Marseille et Aix, l'A54 qui relie Salon de Provence à Arles et Nîmes).

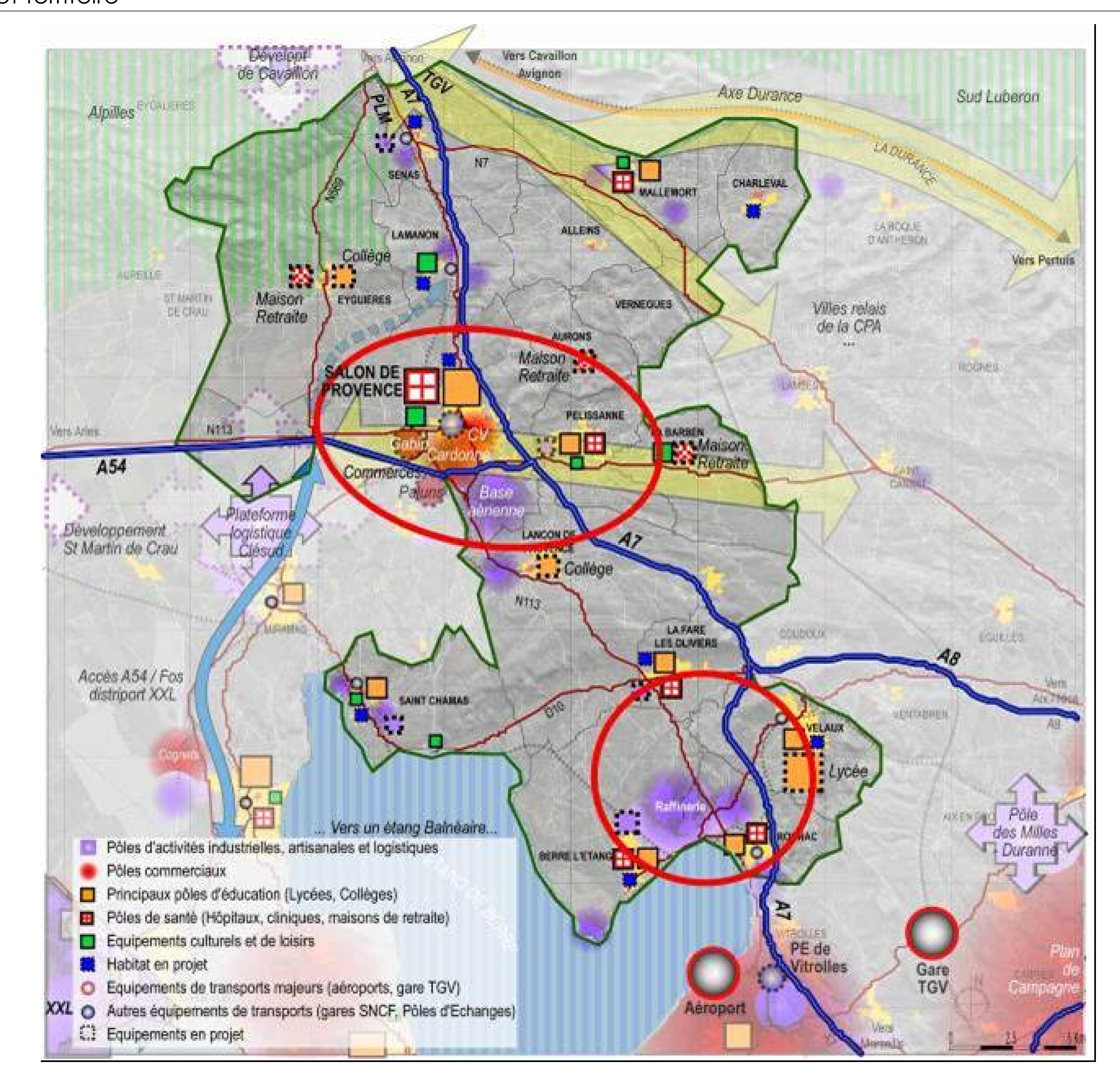
Elle est par ailleurs située à proximité de l'aéroport Marseille Provence, ainsi que de la gare TGV d'Aix en Provence.

Cette situation en fait une porte « naturelle » (ou logique) de la métropole marseillaise.



Un territoire dynamique au plan économique avec :

- **Des projets phares** : Domaine du Merle, Busard (Base aérienne 701), …
- **Des pôles d'emplois** industriels et commerciaux : ZA de Sénas (40 ha), ZAC Mas d'Audier à Lamanon (18 ha), ZA (5,7 ha) à Pélissanne, ZA de la Crau (20 ha), extension Gandonne (10 ha), Gabins (10 ha) à Salon de Provence. ZA Plaines Sud (7 ha) à St Chamas, Euroflory Parc (55 ha), ZA (la Minaude et Vainé) (2x20 ha) + tertiaire / base militaire à Berre, ZA RN113 La Fare
- **De nouveaux équipements** : Collège "500", maisons personnes âgées à Eyguières, projet collège à Lançon, transfert collège à Berre, Lycée à Velaux
- **Des opérations d'habitat** limitées (sauf Salon de Provence, Lançon et Pélissanne) mais des PLU en cours.



Un territoire "au milieu" de pôles de développement, d'infrastructures exogènes …

Agglopole Provence apparaît comme un territoire qui a subi des développements, équipements et infrastructures exogènes (Pétrochimie, EDF, Infrastructures autoroutières, TGV, Périurbanisation, « Conditions météorologiques », …).

.. et qui a su profité de ses « proximités »

Du fait de sa situation centrale, Agglopole a su bénéficier de ses voisinages avec :

- les grands pôles urbains : Aix, Marseille, Avignon, …
- les espaces naturels remarquables : Luberon, Alpilles, Pays d'Arles et Camargue, Étang de Berre, Pays d'Aix, …
- les grands équipements : TGV Aix/Avignon, Aéroport, Universités Aix/Marseille/Avignon, grands centres commerciaux, …
- les grands pôles d'activités : Estroublans à Vitrolles, Les Milles à Aix, Fos, Cadarache et ITER demain, …

Cette **situation de « grand voisinage »**, corrélée à des volumes de population comparativement faibles (120 000 habitants en 2000 représentant 7.5% de la population du Département) et une organisation géographique « de plaine » ont « naturellement » donné une vocation au territoire de l'Agglopole, traversé de tout temps par toutes les grandes infrastructures de transport : RN7, A7 puis A54, ligne PLM puis TGV, lignes HT, canal de la Durance, etc …

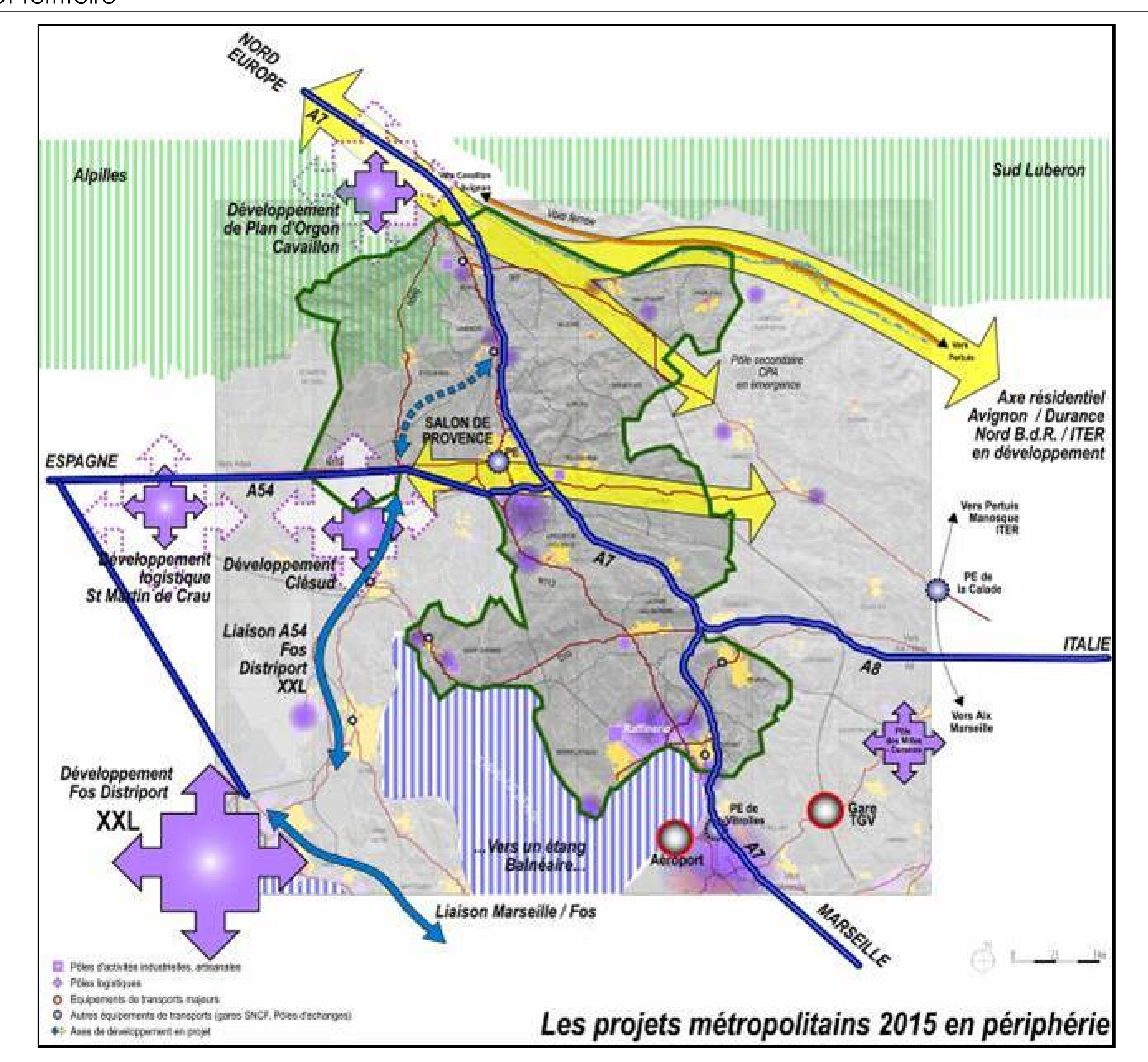
Cette configuration géographique particulière fait d'Agglopole Provence **un territoire charnière (ou « interstitiel »)**, de Berre à la Durance, limite naturelle avec le Vaucluse, parfaitement situé entre de vastes espaces naturels et touristiques diversifiés, « au carrefour des Provences »[1] (ou « carrefour métropolitain ») …

Cette **imbrication du territoire avec des villes – pôles relais des ECPI voisins**, eux-mêmes supports de pôles d'échanges, d'équipements de transport, de développements urbains et économiques, … dans leurs propres documents de planification intercommunale (SCOT, PLH, SDC, PDU, …) est une opportunité à saisir avec le PDU de l'Agglopole pour réussir les rabattements :

- vers les villes centres de ces territoires (Aix, Marseille, Istres, Martigues, Arles, …),
- mais au-delà, avec des communes / pôles relais des EPCI voisins qui ont des fonctions et un rayonnement quotidien sur les communes, les ménages, les élèves, les actifs, les entreprises de l'Agglopole :
  - Lambesc / Saint-Cannat, pôle relais au nord ouest de la CPA (cf. PDU et PLH),
  - Cavaillon, ville centre de son ECPI et de son SCOT,
  - Saint Martin de Crau, pôle urbain de la Communauté d'Agglomération d'Arles – Tarascon,
  - Grans, Miramas, Istres au sein du SAN,
  - Marignane, pôle relais – pôle d'équilibre Ouest de la Communauté Urbaine de Marseille,
  - Vitrolles, pôle relais sud de la CPA.

Au final, Agglopole apparaît dans son contexte métropolitain et départemental comme un territoire riche de son identité (et de la diversité de son identité) :

- Dynamismes démographique et résidentiel,
- Organisation territoriale et trame multipolaire,
- Réseau d'infrastructures,
- Activités économiques, d'excellence, de proximité, agricoles, formations, ...,
- Espaces naturels protégés : Durance, Alpilles, …,
- Patrimoine et potentiel touristiques,
- Richesses aux franges, voire « externes » (cf. la diversité d'un territoire qui emprunte et participe à La Durance, le Pays d'Aix, l'Étang de Berre, Crau et Camargue, les Alpilles, …),
- Grands projets structurants ou rayonnants ;
- …



Dans ce contexte, le PDU apparaît ainsi comme une démarche de planification qui doit être conduite systématiquement « à plusieurs échelles » :

- **« l'échelle micro »** des villes, villages, hameaux, quartiers d'Agglopole Provence, …),
- **« l'échelle du territoire Agglopole Provence » :** les communes, Salon de Provence et sa périphérie, les pourtours de l'Etang de Berre, la relation Berre – Salon de Provence, …,
- **« l'échelle des voisinages imbriqués »** (cf. les franges et les pôles relais externes),
- **« l'échelle métropolitaine » :** l'Aire Métropolitaine Marseillaise, les Bouches-du-Rhône, Marseille, Aix, Aubagne, Avignon, …

C'est ainsi que 3 axes d'orientations s'offrent au PDU d'Agglopole Provence :

1. **« Un territoire de services et équipements de proximité »,**
2. **« Le maillage communautaire : La consolidation du pôle salonnais et l'affirmation des pôles relais d'Agglopole Provence »,**
3. **« Une dimension Métropolitaine et le renforcement des liens périphériques».**

[1] Communauté d'Agglomération Agglopole Provence, « Un projet d'avenir pour fonder une communauté de destin », NICAYA Conseil, 08/2004.

6. Les scénarios : le pré-projet du PDU

À partir du diagnostic, plusieurs scénarios ont été élaborés. Ils répondent :

- aux besoins identifiés et aux enjeux définis par le diagnostic
- aux différentes échelles du territoire (commune, agglomération, métropole)
- à des niveaux d'objectifs croissants : « logique de montée en puissance »

La définition du pré-Projet a permis de mettre en débat les fondements mêmes du PDU

- Quelle stratégie et quelle cohérence pour le PDU d'Agglopole Provence ?
- Quelles compétences pour la Communauté et quel partenariat avec les communes ?
- Quels engagements financiers pour les partenaires du PDU?
- Quelles priorités parmi les propositions des différents scénarios ?

Le projet répond à ces questions.

- Le PDU fixe des objectifs qualitatifs et quantitatifs en termes de parts modales
- Le PDU correspond à un montant chiffré
- Le PDU est une affaire « partagée » entre partenaires

Les 3 échelles territoriales des scénarios et du projet
La mise en œuvre des actions du PDU s'organise suivant des échelles de territoires.

A ce titre, 3 échelles ont été spécifiées :

1. **« Un territoire de services et équipements de proximité », soit l'échelle locale ou communale du PDU**
   Des actions du PDU vont affecter les déplacements courts ou de proximités internes aux villes d'Agglopole Provence

2. **« Le maillage communautaire : La consolidation du pôle salonnais et l'affirmation des pôles relais d'Agglopole Provence », l'échelle communautaire du PDU**
   D'autres mesures vont modifier les déplacements entre les villes d'Agglopole Provence

3. **« Une dimension Métropolitaine et le renforcement des liens périphériques», l'échelle externe du PDU et des liens aux partenaires**
   Enfin, certaines actions vont affecter le choix modal sur les relations entre Agglopole Provence et les communautés voisines de l'AMM.

Concrètement, il s'agit d'organiser le projet de PDU suivant ces 3 échelles.

Echelle 1 Un territoire de services et équipements de proximité », l'échelle locale ou communale du PDU
Le point fort consiste en une série de mesures locales : aménagement de zone 30, équipements en faveurs du vélo…

Une 1ère échelle qui place le PDU au service des populations et de leur cadre de vie
➔ Des mesures qui doivent se traduire par des territoires de proximités plus sûrs en matière de déplacements
➔ Des mesures qui ouvrent le champ aux modifications des comportements « modaux »

Echelle 2 « Le maillage communautaire : La consolidation du pôle salonnais et l'affirmation des pôles relais d'Agglopole Provence », l'échelle communautaire du PDU
Le point fort se cristallise autour de Salon de Provence comme projet urbain et déplacements et dans l'affirmation de nouvelles compétences communautaires

Une 2ème échelle qui resitue le PDU dans le cadre des relations entre les villes d'Agglopole Provence
➔ Des mesures qui consolident la dimension « centrale » de Salon de Provence et l'intégration des bassins de mobilité
➔ Des mesures qui doivent permettre d'identifier les moyens et le rôle de la Communauté dans la mise en œuvre du PDU

Echelle 3 « Une dimension Métropolitaine et le renforcement des liens périphériques», l'échelle externe du PDU et des liens aux partenaires
Les points forts résident dans le traitement de l'échangeur autoroutier, des grands axes de circulation et l'organisation d'une desserte ferroviaire

Une 3ème échelle qui positionne le PDU dans le rapport entre Agglopole Provence et les pôles métropolitains
➔ Des mesures et actions qui échappent, pour partie, à la compétence communautaire
➔ Des mesures qui doivent permettre de garantir l'accessibilité du bassin de vie

7. Le Projet : les 5 orientations et 16 fiches actions du PDU

LES VERTUS DU PDU D'AGGLOPOLE PROVENCE

Le projet de PDU affiche des objectifs vertueux de développement et de comportement.

Ces objectifs et valeurs sont également issus des ateliers de concertation et des débats menés.

- **Valoriser et mettre en cohérence la politique de déplacements des 17 communes** au service de la qualité de vie des habitants en valorisant les actions exemplaires des communes
- **Renforcer le poids du territoire dans les partenariats et au sein de l'aire métropolitaine**
- **Développer des actions "phares" qui rendent visible l'action communautaire et qui structurent le territoire**
- **Proposer un aménagement du territoire cohérent avec le PDU**
- **Sensibiliser et communiquer** auprès des populations

Le PDU repose sur la complémentarité entre :

➔ **une projection organisée et maîtrisée du territoire**

➔ **la programmation des mesures en matière de mobilité**

Il convient de se rappeler que :

😐 La seule évolution de l'organisation des réseaux de transport ne garantit pas une mutation positive des mobilités au sens de la loi SRU.

☹ L'efficacité de mesures au service d'une autre répartition modale des déplacements se verrait fortement amoindrie par une gestion tendancielle dans l'occupation de l'espace en termes d'habitat et d'emplois.

☺ En revanche, une urbanisation cohérente avec l'offre de TC renforcerait l'impact des mesures

<u>En résumé, la démarche est ambitieuse et le dispositif préconisé est une condition nécessaire mais non suffisante</u>

L'ARCHITECTURE DU PROJET

Le projet de PDU s'organise suivant 5 grandes orientations ou domaines d'actions.
Ces 5 domaines d'actions renvoient aux 3 échelles de territoires.

1. **Maîtriser, sécuriser et canaliser les flux routiers**
2. **Gérer sélectivement le stationnement**
3. **Rendre performante l'offre TC**
4. **Valoriser les modes alternatifs**
5. **Limiter les effets négatifs du transport routier de livraisons**

LES 16 FICHES ACTIONS

16 actions phares pour le PDU et sa mise en projet

En préambule, nous rappellerons que la concrétisation du PDU nécessite un protocole dans la mise en œuvre des actions :

➔ Etudier la faisabilité et l'opportunité des mesures
➔ Evaluer les impacts des mesures sur l'environnement, les déplacements, les comportements
➔ Estimer les coûts de réalisation ou mise en œuvre
➔ Mettre en débat avec les partenaires institutionnels, financiers et concerter les populations
➔ Enfin, fixer un horizon de mise en œuvre

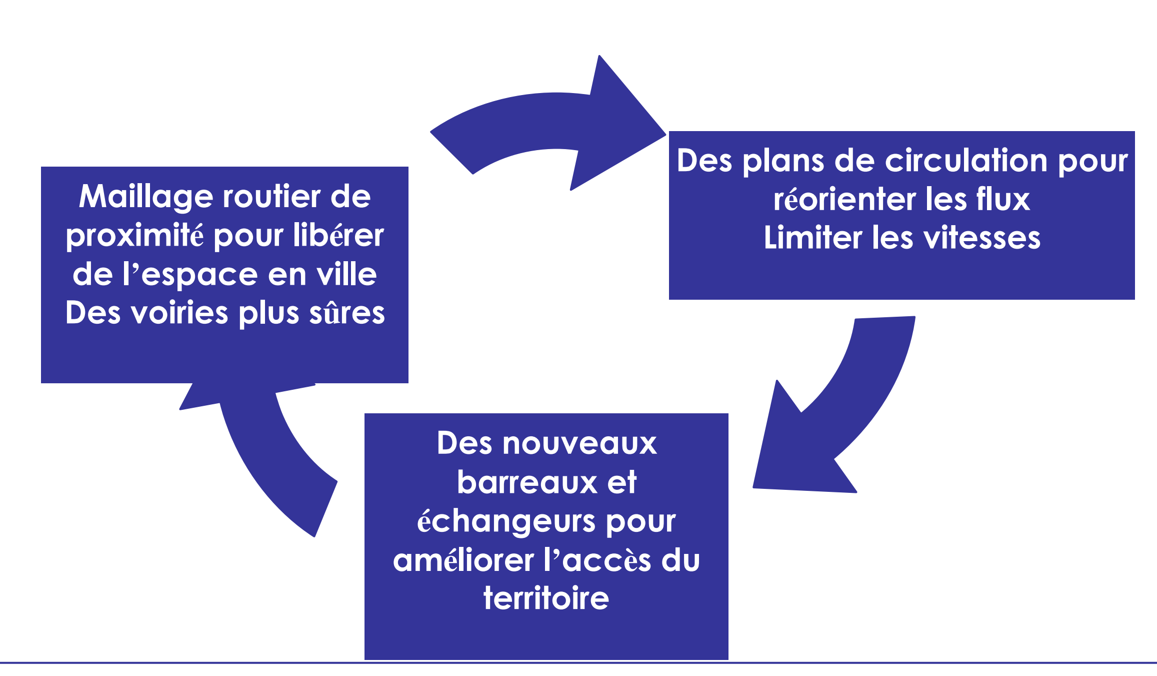
L'ensemble des actions déclinées ci-après fixe un cap, pose une série d'objectifs, établie des orientations pour la décennie à venir.
Les actions ne seront pas mises en œuvre toute simultanément. Elles seront étalées dans le temps pour des raisons de cohérence et de financement.
<u>Les actions s'adressent à l'ensemble des communes d'Agglopole Provence. Certaines actions sont spécifiques à la commune de Salon de Provence au regard des enjeux et des besoins spécifiques de cette commune</u>.
Autrement dit, la ville de Salon de Provence rencontre des problématiques spécifiques et dans le même temps partage les autres problématiques et donc les autres actions avec l'ensemble des communes du territoire.

En termes d'horizon de déclenchement des actions, nous préciserons

- **Que les opérations déclenchées à court terme … sont celles envisagées dans les 3 ans**
- **Opérations déclenchées dans le moyen terme sont dans les 3-5 ans**
- **Opérations portées à plus long terme sont programmées au-delà de 5 ans**

Au préalable, il est indispensable de préciser que les montants financiers associés au chiffrage des actions relèvent soit de coûts connus (notamment pour les actions engagées), soit de coûts estimés à partir de ratios faisant référence. Ces évaluations ont pour objectif d'apprécier les budgets et efforts financiers des partenaires du PDU.

ORIENTATION « MAITRISER, SECURISER ET CANALISER LES FLUX ROUTIERS »



Affirmer dans l'action la volonté de libérer les centres-villes du flux automobile en s'appuyant sur un réseau routier mieux hiérarchisé et apaisé

➔ **Compétence**

La mise en œuvre des opérations relève de compétences extracommunautaires. Il s'agit pour l'essentiel d'opérations soit conduites par le Conseil Général ou bien sous la compétence de l'Etat. Mais les communes ont également leur mot à dire dans le cadre de la gestion des circulations dans les secteurs « exposés » (établissements scolaires, noyaux urbains…).

➔ **Impact**

Les objectifs de cette mesure consistent en reporter les flux automobiles hors des centres urbains. Cela doit se traduire par une réduction du trafic automobile sur certains déplacements et par l'amélioration de la qualité de ville pour les populations.

➔ **Cohérence**

Aménager des liaisons routières, proposer de nouveaux échangeurs... n'est pas forcément contradictoire avec les objectifs légaux. Il s'agit de partager autrement l'espace des mobilités dans les zones urbaines. Écarter le trafic automobile des centres villes exige de mettre en place des mesures d'accompagnement : réduire les capacités des voiries, redistribuer l'offre de stationnement, limiter les vitesses, définir des périmètres où les modes doux sont prioritaires.

➔ **Programmation**

Les mesures correspondantes peuvent s'enclencher à divers horizons. Des horizons qui sont conditionnés à la fois par le montant des opérations et par l'ambition d'une autre gestion du flux automobile dans les villes.

➔ **Les grands chantiers « associés »**

- Mettre en place des plans de circulation associés à la densification de zones 30
- «Élargir » un périmètre de sécurité aux abords des zones scolaires
- Définir un plan de réduction des vitesses sur les voiries d'Agglopole Provence
- Développer des actions de prévention, d'information et communication auprès de tous les publics
- Garantir une accessibilité sur Salon de Provence sur ses principales pénétrantes
- Améliorer les accès à l'autoroute A7 entre Coudoux et Berre
- Renforcer la sécurité sur les grands axes routiers (RD113, D7n.)

➔ **Le rôle d'Agglopole Provence**

La mission de la Communauté consiste à impulser certaines mesures sur des compétences routières qui « lui échappent ».
Une obligation réglementaire consiste également dans la constitution d'un observatoire de la sécurité routière. Cette dimension sécurité est au cœur de cette 1ère orientation. Cet observatoire est un lieu de suivi et de travail pour l'ensemble des partenaires qui œuvrent dans ce domaine sur le territoire communautaire.

➔ **Les coûts des 4 actions associées**

La mise en chantier de l'orientation 1 s'articule sur 4 fiches actions.

Le montant de ces mesures est conditionné par la décision par le Département ou l'État de réaliser de nouveaux équipements routiers et par les objectifs communautaires.
Un échangeur complété sur le Sud d'Agglopole Provence reste en débat tout comme le maillage routier au Nord Ouest de Salon de Provence et la nature des aménagements suivant les RD113 et RD7n.
Environ 26,5 M€ sont estimés pour financer des opérations essentiellement routières.
La déviation de la Fare les Oliviers est prise en compte dans ce montant et non la liaison au Nord Ouest de Salon de Provence qui exige des études d'avant projet. Pour autant on peut estimer cet aménagement qui intègre notamment un passage sous voie ferrée à environ 25M€.

Orientation 1	**Maîtriser, sécuriser et canaliser les flux routiers**	26,625 M€
Action 1	Organiser des territoires de proximité dans les villes en rééquilibrant les modes de déplacements	2,100 M€
Action 2	Sécurisation des grands axes routiers, Plan de modération de Vitesse et Sensibilisation à la sécurité routière	21,500 M€
Action 3	Une stratégie d'accessibilité routière sur Salon de Provence : une ville mieux partagée	3,000 M€
Action 4	Améliorer l'accès à l'autoroute A7 au Sud d'Agglopole Provence	0,025 M€

MAITRISER, SECURISER ET CANALISER LES FLUX ROUTIERS

Complément d'échangeur autoroutier en débat
Infrastructures métropolitaines prévues
Infrastructures métropolitaines en question
Sécurisation urbaine / Grandes infrastructures
Secteurs à enjeux de restructuration / accessibilité

Action 1 : Organiser des territoires de proximité dans les villes en rééquilibrant les modes de déplacements

1. Contexte et situation de référence	**Les communes d'Agglopole Provence se signalent par un cadre de vie de qualité.** **Les mairies d'Agglopole Provence se sont déjà engagées dans la sécurisation des espaces de proximité.** Les abords des établissements scolaires ont été sécurisés. Sur Salon de Provence, Berre, Pélissanne, Mallemort ou Rognac on note des opérations majeures en matière d'aménagement de zone 30. Pour rappel, 20% des déplacements en VL font moins d'1 km et 50% moins de 3km. Ces distances sont réalisables à pied ou à vélo. C'est l'objet du PDU !
2. Buts et enjeux	**Marchons et pédalons en sécurité dans toutes les villes et villages** L'enjeu majeur de cette action consiste à délimiter des lieux où la priorité est conférée aux modes alternatifs à la voiture. Cette ambition de ville ou quartiers « pacifiés » croise une série d'objectifs qui vise à limiter la place et la vitesse des automobiles. Les mesures déclinées ci après répondent pour partie à l'objectif de report modal des déplacements internes aux communes qui consiste à faire basculer 25% des déplacements automobiles de moins de 3km vers les autres modes. A l'échelle de la communauté d'agglomération, cela représente environ 16000 déplacements.
3. Contenu de l'action	**1.1 Rétablir les noyaux urbains en tant qu'espace de proximité et de rencontre : un espace public rendu aux piétons, une gestion en faveur des modes doux … une trame de zones 30** En complément de la limitation du trafic de transit dans les traversées d'agglomération, de nouveaux plans de circulation et la sécurisation des villes, des villages et des hameaux : un programme de « véritables zones 30 » est à initier. Il s'agit de réaliser des aménagements de zone « 30 » qui vont permettre de ralentir les vitesses dans des zones à partager. Il apparaît une série d'opérations qui renvoie à des chantiers « coups partis » et qui participe à encourager les déplacements de proximité piétons et cycles pour tous les publics (dont les PMR). Densifier les zones 30 en centre-ville mais également aux abords des établissements scolaires. La ville de Salon de Provence envisage de développer une trame de zones 30 dans l'ensemble des quartiers. Un projet ambitieux de généralisation de ce type de zone qui s'inscrit dans le cadre du PDU. **<u>A titre d'exemple</u>**, sur St Chamas, l'aménagement du secteur littoral avec des cheminements piétons et cycles agréables est un objectif de qualité de ville et de mise en valeur du potentiel touristique autour du port. On mettra en évidence une opération qui valorise le cadre de vie et la dimension touristique. Globalement, cela signifie l'incitation au traitement en zone 30 de tous les axes centraux urbains ou en zone dense soumis à des trafics significatifs <u>(au-delà de 5 000 véhicules journaliers)</u>. **1.2 Une charte zone 30 pour labelliser et développer les opérations** Souhaitant mieux partager l'espace public et routier dans les cœurs de ville, Agglopole Provence encourage les communes dans la programmation de « véritables zones 30 ». Une charte en vue de labelliser des opérations est à promouvoir.

	Il s'agit d'impulser : ➔ un programme de zones « 30 » ou à vitesse réduite afin de limiter le volume et vitesse du trafic dans les traversées villageoises, ➔ d'accompagner ces opérations par des plans de circulation, ➔ de valoriser l'usage des modes doux « logique d'espace partagé », ➔ garantir, au travers ces aménagements, l'accessibilité des espaces publics et également des TC en faveur des Personnes à Mobilité Contrainte et Réduite. Cette charte est au service d'un traitement homogène (les entrées de zone 30) pour toutes les communes sur les plans de la lecture de l'espace par les automobilistes et de la valorisation de l'image du territoire. **1.3 Hiérarchiser la voirie dans les villes et villages** Aménager des zones 30 exige en parallèle de classer et hiérarchiser les voies communales afin de redistribuer le trafic automobile suivant sa nature : trafic local, trafic d'échanges ou trafic de transit. En résumé des études de plans de circulations sont à conduire afin de canaliser les trafics sur des voies selon leur mission. En parallèle, le jalonnement est crucial pour orienter les automobilistes sur les axes correspondant à leur déplacement. Les aménagements sont alors déclinés suivant les fonctions et vitesses souhaitées suivant les catégories de voie. L'objectif étant de limiter le volume et la vitesse du trafic dans les secteurs à densité de population ou bien à « préserver ».
4. Maître d'ouvrage principal	Les communes principalement qui ont la compétence sur l'aménagement de la trame routière.
5. Partenaires de l'opération	Agglopole Provence, le Département et l'Etat peuvent contribuer aux opérations.
6. Montant de l'action sur 10 ans	1.1 Une trame de zone 30 : 2M€ 1.2 Une charte de zone 30 : 25 000€ 1.3 La hiérarchisation du réseau routier : 75 000€ Au total : 2,1M€ Le montant associé à la réalisation de zones 30 correspond à l'effort « supplémentaire» fait par les collectivités pour améliorer le cadre de vie. Concernant les montants « rédaction d'une charte » et « hiérarchisation du réseau routier », ils correspondent aux études à engager.
7. Contexte de mise en œuvre	Les mesures accompagnant et valorisant le contenu de l'action consistent notamment à : ▪ Développer l'offre TC ▪ Créer d'itinéraires continus cyclables et piétons vers les équipements recevant du public ▪ Réaliser des cheminements piétonniers de qualité pour redonner le plaisir de la marche ▪ Encourager l'élaboration des Plans de Déplacements des Écoles ▪ Réduire le stationnement illicite (et en particulier sur trottoir) par des contraintes physiques: sensibilisation et répression
8. Horizon de déclenchement	Dès le court terme, les opérations sont à engager. Une programmation d'opérations pluri annuelle est à envisager

9. Indicateur(s) de suivi	▪ Fréquentation des TC ▪ Fréquentation des équipements cyclables ▪ Part du transit au sein des communes ▪ Linéaire zones 30 développées ▪ Vitesses observées « avant et après » ▪ Trafic routier « avant et après » les aménagements sur les voiries remarquables	
10. Impact attendu	➔ **Déplacements**	☺ … en limitant le flux VL
	➔ **Comportements**	☺☺ … en contraignant sur les vitesses
	➔ **Environnement**	☺☺ … en limitant les pollutions et émissions des Gaz à Effet de Serre par une conduite responsable

Action 2 : Sécurisation des grands axes routiers, Plan de modération de Vitesse et Sensibilisation à la sécurité routière

1. Contexte et situation de référence	Sur la Communauté comme sur l'aire métropolitaine, la voiture est reine. L'automobile assure 66% des déplacements quotidiens. L'analyse des flux automobiles indiquent des trafics importants suivant des grands corridors routiers et autoroutiers et en croissance rapide : RD113- A54 - A7. L'axe RD113 qui traverse Agglopole Provence vers le cœur de l'AMM se signale par une croissance rapide avec +3% par an Des flux autoroutiers sont en forte progression avec +6% par an. **Toujours plus de voitures sur les routes…**
2. Buts et enjeux	Les enjeux inscrits dans cette action résident dans la volonté d'améliorer la gestion des points sensibles sur les axes routiers à trafic élevé. C'est l'occasion d'affirmer la volonté de modifier les conditions du transit et la gestion des points d'accès aux grandes voiries. Autrement dit, traiter autrement les grands axes interurbains et leurs interactions avec les noyaux urbains au niveau des entrées de ville notamment. En même temps, *« les mauvaises habitudes prises par les automobilistes sont préoccupantes. 50% des déplacements en voiture sont réalisés pour des distances inférieures à 3 kilomètres. Dans nos centres, ces déplacements pourraient très bien être réalisés à pied ou en vélo ».* Au-delà des aménagements, la sécurité routière est une question également de comportement !
3. Contenu de l'action	**2.1 Renforcer la sécurité sur les grands axes routiers (RD113, RD7n…) : aménager les entrées et traversées de ville** **Une série d'opérations cibles émergent dans le bassin.** ■ Sur Senas, besoin de sécuriser l'accès à l'échangeur autoroutier. Le système d'échange actuel est dangereux et les insertions risquées. Il convient de modifier son fonctionnement en un éventuel giratoire avec la RD7N. ■ Traiter-réaménager les traversées de ville et village : ▪ La RD7N et RD538 dans la traversée de Senas, Mallemort et Cazan ▪ La RD113 de Rognac à la Fare et de Lançon à Salon de Provence en somme de Rognac jusqu'à Salon de Provence Il convient sur ces aménagements ▪ d'organiser les abords afin de rendre un caractère plus urbain ▪ d'interdire certains mouvements en particulier de tourne-à-gauche ▪ d'instaurer des systèmes rendant impossibles les traversées de voies jusqu'aux prochains giratoires (logique de contre-allée) ■ Ralentir les vitesses sur certaines sections à caractère urbain ou sur la totalité d'un axe à grande circulation (ex RD113). L'avantage est de garantir à la fois la sécurité mais aussi d'éviter en heure de pointe le phénomène d'accordéon. ■ Recalibrer les sections à 3 voies en 2x1 voies comme l'ex RD7N de Senas à Cazan. La traversée du bourg de Cazan (RD7ND ex RD7N) va être prochainement sécurisée avec la pose d'îlots avec bordures et de création de trottoirs. **2.2 Réaliser les projets de déviation et de contournement** Le projet **de déviation de la Fare les Oliviers** est porté par le Conseil Général à l'horizon 2007. Traversée par plus de 10 000 véhicules jour, le projet est majeur pour la commune. En parallèle et dans la perspective de la déviation, un plan de circulation dénommée « le trèfle » doit permettre de soulager le trafic « résiduel » dans le centre ville ; <u>Un plan à affiner et jalonner !</u> La réalisation d'une liaison inter quartier au Nord Ouest de la commune de Salon de Provence a fait l'objet d'une étude en 2006. La réalisation d'une voie inter quartier au Nord Ouest de Salon de Provence se place dans l'objectif de dégager le trafic de transit et d'échanges des abords du centre ville **2.3 Mettre en place un Plan de Modération de vitesse** Un plan de réduction de la vitesse suivant les différentes voiries peut être programmé avec comme mesures « phares » ■ Limitation à 70km/h des RD (et ex RN) en particulier dans les traversées villageoises ■ Limitation des vitesses à 110km/h sur les autoroutes dans les traversées urbaines (zones agglomérées) de Salon de Provence et Senas notamment (à l'identique des mesures prises sur Marseille et vers Aix). ■ Etendre cette mesure sur la section de Rognac à Senas répondrait également aux problèmes saisonniers d'émissions d'Ozone et de <u>gaz à effet de serre (GES)</u>. L'environnement sonore s'améliorerait. *L'objectif est de définir une stratégie de gestion des infrastructures en période de « pointe d'émission de polluants et de GES ».* *A l'image du modèle toulousain, il conviendrait de limiter les vitesses sur une période estivale d'avril à octobre ou bien proposer une tarification résidentielle sélective et attractive.* *Agglopole Provence se place alors comme initiatrice du dispositif* ■ Réalisation d'aménagements permettant de casser les vitesses aux entrées de ville <u>Limiter les vitesses revient également à améliorer le cadre de vie réduire la production des GES et limiter les phénomènes de congestion.</u> **2.4 Mettre en place des actions de prévention, d'information et communication** ■ Elargir l'apprentissage de la sécurité routière des scolaires jusqu'au lycée, apprentissage et enseignement supérieur; ■ Poursuivre et s'appuyer la mise en place des référents sécurité routière dans les établissements scolaires ■ Participer et encourager les actions du Plan Départemental d'Actions de la Sécurité Routière ■ Formation des usagers de route (stages de conduite, ateliers de démonstration, réintroduire l'usage du vélo en éducation physique et sportive …) **➔ Sécurité et déplacements, agir sur les comportements : un permis pour la vie auprès des jeunes conducteurs** Afin de sensibiliser aux enjeux sécurité routière, il est envisagé une mesure originale déjà engagée dans le département (un permis pour la vie sur Trets). Elle consiste à proposer des stages aux jeunes conducteurs titulaires du permis de conduire depuis au moins 6 mois. Ce stage permet d'acquérir de l'expérience et de prendre conscience des dangers de la circulation. Stages menés avec le concours de la gendarmerie et des autos écoles des communes. **➔ Sensibilisation des plus jeunes à la sécurité routière** Pour sensibiliser il convient de se doter d'outils permettant d'éduquer les enfants.

	il est proposé aux communes un équipement ludique permettant d'initier les enfants à la pratique de la route pour les différents modes. Agglopole Provence mettra à disposition une piste de formation mobile pour les scolaires. Piste qui « tournerait » entre les communes ! Des opérations d'évacuation de cars seront programmées. **2.5 Élaborer un plan de jalonnement avec une signalétique lisible et modernisée** Il est proposé de moderniser la signalétique sur le territoire d'Agglopole Provence afin ▪ d'améliorer l'accessibilité aux grands équipements sur et à proximité du territoire (on pense à la gare TGV notamment) ▪ de guider les automobilistes hors des zones à densité de populations **2.6 Mettre en place un observatoire de l'accidentologie et de la sécurité routière.** Conformément aux obligations règlementaires, il convient d'anticiper la mise en place d'un observatoire de l'accidentologie et de la sécurité routière. Un observatoire « outil opérationnel » qui trouverait sa place dans le module de suivi du PDU. Les missions de cet observatoire consistent: • Réunir les différents acteurs professionnels et partenaires agissant dans le domaine de la sécurité routière afin de • Renseigner les usagers de la route sur les données d'accidentologie • Accompagner et soutenir les opérations de sensibilisation et formation
3. Maître d'ouvrage principal	Conseil Général sur les voies RD ASF et la DDE sur les autoroutes Agglopole Provence et les communes pour le volet sensibilisation
4. Partenaires de l'opération	Les gestionnaires de voirie « structurantes » : la Région et l'Etat. Un partenariat avec L'INRETS est une opportunité sur la thématique de la sécurité liée aux déplacements.
5. Montant de l'action sur 10 ans	2.1 Renforcer la sécurité sur les grands axes routiers : aménager les entrées et traversées de ville: 4 250 000€ 2.2 Réaliser les projets de déviation et de contournement : 16 500 000€ 2.3 Mettre en place un Plan de Modération des Vitesses : 150 000€ 2.4 Des actions de prévention, information et communication: 200 000€ 2.5 Élaborer un plan de jalonnement : 300 000€ 2.6 Un observatoire de l'accidentologie et sécurité routière : 100 000€ Au total : 21,5 M€ Le montant des aménagements d'entrée de ville correspond à un budget prévisionnel d'aménagement sur les communes. La déviation de la Fare (16,5M€) est financée intégralement par le Conseil Général 13. Les montants correspondent soit à des études à engager, soit à des estimations au regard des linéaires à aménager.
2 Contexte de mise en œuvre	Pour valoriser les opérations inscrites dans l'action, il convient d'enclencher un programme de zones 30 dans les communes.
3 Horizon de déclenchement	Démarrage immédiat : 0-2 ans. Les opérations de sensibilisations relèvent du court terme ; En revanche, les aménagements routiers s'étirent sur un échéancier à moyen terme.

4 Indicateur(s) de suivi	▪ Trafics des infrastructures routières ▪ Vitesse moyenne par infrastructure ▪ Nombre d'infractions ▪ Données d'accidentologie	
5 Impact attendu	➔ **Déplacements**	☺ … en limitant modérément le flux VL
	➔ **Comportements**	☺☺☺ … par les mesures de « prévoyance » sur les plus jeunes
	➔ **Environnement**	☺☺☺ … en agissant sur la sécurité des populations dans les villes

Action 3 : Une stratégie d'accessibilité routière sur Salon de Provence - une ville mieux partagée

1. Contexte et situation de référence

Salon de Provence en tête des conflits routiers d'Agglopole Provence
Sur Salon de Provence, le contexte routier est délicat en périodes de pointe. On note en heure de pointe sur certains axes et notamment Nord/Sud des saturations de trafic :

- av de l'Europe/av Pompidou en témoigne avec des conflits marqués au droit de l'hôpital et au débouché de la RD17
- RD113/bd Clemenceau avec un conflit majeur au droit du passage inférieur sous la voie ferrée et du bd Carcassonne
- av Roi René et le système d'échanges avec la RD572, les allées de Craponne et l'av Pompidou
- sur la RD113 à Bel Air, on enregistre des difficultés d'écoulement.

Des points noirs localisés aux entrées de ville et au droit des franchissements (voies ferrées et canaux).
Le réseau apparaît comme mal hiérarchisé et peu adapté aux fonctions urbaines. Des quartiers demeurent mal innervés.

2. Buts et enjeux

Réaliser des opérations de maillage routier sur Salon de Provence pour « libérer » le centre ville du trafic automobile.
Une série d'enjeux sont à satisfaire :

- enjeux de concertation sur certaines opérations
- enjeux d'accessibilité aux quartiers en émergence
- enjeux de sécurité sur les entrées de ville
- enjeux de circulation en rééquilibrant les flux par de nouvelles voiries
- enjeux de déplacement par la révision des plans de circulation

3. Contenu de l'action

3.1 Aménager une liaison d'évitement au Nord Ouest de la commune et apaiser le centre-ville

La réalisation d'une liaison inter quartier au Nord Ouest de la commune a fait l'objet d'une étude de trafic en 2006.
Cette liaison ne permettrait de relier la RD113 (giratoire de l'av Borel) à la RD538 (route de Senas) en croisant la RD17 au Nord de Salon de Provence.
Au regard de la distribution des déplacements, un trafic potentiel sur une liaison Nord-Ouest dans Salon de Provence se situe à près de 10 000 VL jour suivant les sections (D113/D17, D17/D538) en fourchette basse et à environ de 13 000 VL jour en fourchette haute.

- La réalisation d'une voie inter quartier au Nord Ouest de Salon de Provence se place dans l'objectif de dégager le trafic de transit et d'échanges des abords du centre ville
- L'objectif est de reporter 7 000 véhicules jour depuis le centre ville
- Un niveau attendu de trafic qui justifie la pertinence de cette opération
- Une liaison qui s'adosse à des équipements existants même si demeure des recherches de solutions dans le cadre du franchissement de la voie ferrée
- Une liaison qui exige de repenser le schéma circulatoire dans Salon de Provence. L'objectif est d'éviter une génération de trafic sur « les voies libérées » venant se substituer au trafic « reporté ».

➔ Bel Air, les contraintes de dessertes dans les quartiers Ouest de Salon de Provence

Une nouvelle liaison au Nord-Ouest de Salon de Provence vient conforter le projet de développement programmé des quartiers Ouest de la ville.
En effet, le développement attendu de Bel Air va renforcer les flux en échanges vers ces quartiers et également ceux avec le centre ville et l'Ouest de Salon de Provence.
Il est prévu 500 logements à moyen terme dans le secteur qui devraient générer 3 500 déplacements par jour.
Si la RD113 dispose de capacité suffisante pour absorber ce trafic additionnel, une attention est à porter sur tous les points d'échanges.
Les enjeux de connexion entre le centre de Salon de Provence et les quartiers Ouest en particulier au droit du passage sous la voie ferrée sont majeurs.

➔ Concernant le complément d'échangeur au droit de Salon de Provence Nord sur l'autoroute A7.

Les études récemment réalisées ont mis en avant des potentialités d'utilisateurs modestes. Un trafic insuffisant au regard des niveaux « exigés » pour réaliser ce type d'aménagement.

3.2 Etudier un nouveau plan de circulation

Sur Salon de Provence, l'aménagement des cours et la concrétisation du projet de la place Morgan, peuvent s'accompagner d'un plan de circulation qui va limiter le transit en cœur de ville et consolider les objectifs de « pacification » du centre urbain.
Sur le cœur de Salon de Provence, un plan de circulation en forme de pétales est à envisager. Cela consiste à empêcher le transit en centre ville suivant les cours. Une opération qui consiste en un vrai projet urbain.

3.3 Repenser les carrefours et entrées de ville problématiques

➔ Repenser le système d'échanges « Roi René - RD572 - les allées de Craponne -av Pompidou »

L'entrée de ville au Sud de Salon de Provence est conflictuelle aux heures de pointe. En effet, pour les automobilistes entrants en ville depuis l'échangeur A54 Salon de Provence Sud ou bien en provenance de la D113, av Patrouille de France et Guynemer, l'insertion vers les av. Pompidou ou Roi René est délicate.
On note les conflits entre les véhicules en provenance de Pompidou et roi René, entre ceux depuis Roi René et Guynemer puis entre ceux depuis Guynemer et Pompidou.
Chaque flux suivant les différents axes rencontre un céder le passage.
Il apparaît le besoin :

- Soit de repenser le système d'échanges en donnant la priorité à certains mouvements, l' « axe roi René –Pompidou » reste à privilégier dans une logique de liaisons d'évitement du centre ville désormais « filtré »
- Soit d'équiper l'actuel système d'échanges avec des feux tricolores pour rythmer le débit

➔ Délester le point de blocage « Carcassonne » : faciliter l'accessibilité tous modes sur un axe Bel Air/Salon de Provence

Une liaison au Nord Ouest de Salon de Provence apporterait aussi des réponses au goulot d'étranglement SNCF en offrant l'opportunité d'éviter le point crucial sous la voie ferrée.
En effet les échanges sur un axe Nord/Ouest en transit se reporteraient naturellement vers cette liaison.
De manière identique une part des flux entre le Nord de Salon de Provence et les quartiers Sud et Ouest et vers l'Etang de Berre seraient susceptible de se reporter vers cet axe.
Associer à cette problématique, la question d'un pôle d'échanges sur Salon de Provence qui permettrait d'ouvrir au stationnement un trafic aujourd'hui tourné vers le centre ville et la place Morgan.

	Une autre manière de soulager ce point de conflit réside dans la politique de stationnement et distribution de l'offre sur Salon de Provence. De manière identique, développer du stationnement sur Bel Air en parc relais revient à freiner l'afflux VL vers le centre. **Une étude est actuellement en cours (en 2007) sur l'aménagement de ce point d'échanges.** **➔ Ouvrir l'accès au Sud de la commune et la desserte de la Gandonne** Sur Salon de Provence l'entrée Sud est source de conflit. L'augmentation attendue du trafic, notamment poids lourds, sera l'occasion d'engager une réflexion sur l'amélioration des conditions d'accès au secteur Gandonne par le Sud, via RD113et l'A54 Une signalétique appropriée devra également être travaillée. **➔ Autres opérations à anticiper sur Salon de Provence** Une série de points sensibles sont à réaménager dans le cadre du PDU : ▪ le carrefour du Pays Catalans au Nord des Canourgues ▪ la traversée de Bel Air suivant la RD113 et l'avenue Borel ▪ l'avenue du 22 août 1944 ▪ la RD538 entre les Milanis et Lurian - ▪ la route d'Eyguières et la route de Sénas ▪ la RD16 vers le Val de Cuech ▪ la route de Grans et la vieille route de Pelissanne en intégrant les modes doux
4. Maître d'ouvrage principal	La ville de Salon de Provence est au 1[er] rang pour la gestion des voiries communales.
5. Partenaires de l'opération	Le Département reste le partenaire principal pour les opérations affectant les RD et la voie au Nord Ouest de la commune. La Région intervient sur le financement de certaines opérations routières ;
6. Montant de l'action sur 10 ans	3.1 Une liaison au nord ouest de Salon… reste à chiffrer 3.2 Etudier un nouveau plan de circulation 0,1M€ 3.3 Repenser les carrefours et entrées de ville 2 ,9M€ Au total : 3M€ Le coût de réalisation de la liaison au Nord Ouest de Salon de Provence reste à affiner et exige des études d'avant projet. Sa réalisation peut dépasser l'échéance du PDU, on peut estimer cet aménagement qui intègre notamment un passage sous voie ferrée à environ 25M€. D'une manière générale, l'ensemble des aménagements sur Salon de Provence sont à évaluer.
7. Contexte de mise en œuvre (mise en cohérence)	▪ Nouvelle politique de stationnement sur Salon de Provence notamment à travers le pôle d'échanges, la requalification de la place Morgan ainsi que la politique de parcs relais. ▪ Renforcement de l'offre TC autour du futur réseau ▪ Aménagement du pôle d'échanges accouplé à un parc relais ▪ Promotion des déplacements « doux »
8. Horizon de déclenchement	Un plan de circulation à court terme à engager. Des études d'aménagements routiers pour certaines engagées. Les aménagements routiers sont à réaliser du moyen au long terme.
9. Indicateur(s) de suivi	▪ La fréquentation des voies routières ▪ La fréquentation des parcs de stationnement du centre ville ▪ Offre de places en centre ville

10. Impact attendu	➔ Déplacements	☺ … redistribue plus que réduit les flux VL
	➔ Comportements	☺ … modifie modestement les habitudes
	➔ Environnement	☺☺☺ … en agissant sur le cadre de vie et la sécurité dans Salon de Provence

Action 4 : Améliorer l'accès à l'autoroute A7 au Sud d'Agglopole Provence

1. Contexte et situation de référence	L'accès à l'échangeur de Rognac sur l'A7 et suivant la RD113 On note des remontées de file importantes en heure de pointe du matin sur l'échangeur de Rognac vers l'A7 le matin. Le soir des remontées sont constatées sur l'autoroute dans le sens sortant qui pose en particulier la question de la sécurité. En parallèle, la RD113 indique des points de blocage en particulier le matin. Le soir des remontées sont constatées sur la RD113 en direction de la Fare et du giratoire sur la RD10. Cette situation a pour effet de paralyser le réseau routier de Rognac à Berre, de la Fare à St Chamas. Les communes du Sud d'Agglopole Provence se sont exprimées sur le besoin de compléter le dispositif d'accès à l'A7 dans le triangle Berre-la Fare-Rognac. Le contexte circulatoire au droit de l'échangeur de Rognac a été reconstitué. On retiendra que ▪ Près de 50 000 véhicules empruntent en jour ouvré l'échangeur de Rognac sur l'A7 ▪ Près de 40 000 véhicules sont en échanges avec le Sud ▪ Un trafic plus modeste avec le Nord : 10 000 véhicules jour dont les ¾ sont « sortants »… soit un flux modeste et fortement déséquilibré plus sortant qu'entrant … ▪ 14 200 véhicules depuis et vers la RD55 et le bassin de Velaux en échanges avec l'autoroute ▪ 5 700 PL dans le système d'échanges de l'autoroute dont 2 350PL dans le seul sens sortant depuis Marseille ▪ 2 350 véhicules en heure de point sur 1 voie le matin vers l'A7-Sud! (la charge « maxi » d'une voie se situant à 1 500 véhicules heure) ▪ Des remontées de files sur la A7, RD21 et RD55 qui bloquent le trafic et génèrent des conflits, « insertion au dernier moment » et risque d'accidents. En résumé, un échangeur bloqué aux périodes de pointe et sans réserve de capacité !
2. Buts et enjeux	Améliorer l'accès à l'autoroute A7 dans le secteur Sud d'Agglopole renvoie à une série d'objectifs : ▪ Sécuriser la sortie actuelle de l'A7 à Rognac et de fait la traversée de la commune ▪ Délester la traversée de Rognac d'un trafic de transit important qui pénalise la vie locale ▪ Offrir de meilleures conditions d'accès à la gare de Rognac ▪ Libérer la RD113 d'un flux important qui rend les points d'accès dangereux ▪ Améliorer les relations internes et externes dans Agglopole Provence ▪ Anticiper une gestion partagée : TC et covoiturage sur les grandes infrastructures
3. Contenu de l'action	**4.1 Des études pour compléter l'échangeur de Coudoux** La charge actuelle de trafics sur l'échangeur de Berre sur l'A7 appelle une réponse

○ Soit routière
○ Soit en termes d'alternatives modales

L'échangeur de Coudoux est un demi-système d'échanges orienté vers Aix en Provence.

Un échangeur que l'on souhaiterait voir compléter et qui serait en outre «partagé» entre les bassins d'Agglopole Provence et la CPA.

Demeure que proposer un complément d'échangeur sur Coudoux peut présenter des aspects contradictoires

- Positifs sur la qualité d'accès aux grands réseaux et à l'accessibilité d'Agglopole Provence et la qualité de vie des communes riveraines de l'actuel échangeur qui subissent du transit routier, sur l'accès à la gare de Rognac
- Négatifs au regard de la loi SRU sur la prime au réseau routier

La fréquentation de l'échangeur est actuellement de 3 100 véhicules jour.

Cet échangeur couvre un large bassin de chalandise : Lançon, la Fare, St Chamas et Velaux dans Agglopole Provence et également des communes de la CPA (Ventabren, Coudoux et même Eguilles).

L'analyse des migrations sur le secteur montre des déplacements de proximités à la fois sur Aix mais également vers l'Etang de Berre et Marseille.

Il demeure des besoins de déplacements qui viennent alimenter la question :

- la densité des trafics sur les axes RD113 et RD10, D20 et D55
- les conditions d'accès à l'autoroute au droit de l'échangeur de Berre mais surtout la question de la sécurisation de la sortie actuelle en éliminant les remontées de queues.
- les comportements dangereux consistant à remonter la sortie de l'échangeur de Coudoux en sens interdit pour accéder à l'A7 en direction du Sud aujourd'hui seulement accessible en venant de l'A8 en provenance d'Aix en Provence.

Compléter l'échangeur de Coudoux aujourd'hui tourné vers Aix en Provence en offrant des entrées en direction de l'A7 Sud afin d'alléger le transit sur la RD113 et reporter du trafic depuis l'échangeur de Berre.

Le trafic potentiel de l'échangeur est important. Il intéresse une assiette d'environ 36 000 déplacements quotidiens dont il pourrait satisfaire une part.

➔les variantes d'aménagement

Des variantes d'aménagement de l'échangeur de Coudoux peuvent être proposées

On peut imaginer de greffer sur le système actuel d'échanges de Coudoux des possibilités d'entrée et sortie en direction de l'A7 Sud vers Berre, en mettant à double sens la voie de sortie depuis l'A8 vers le Sud et en aménageant un tourne à gauche sur la D19 pour rejoindre l'œillet de desserte.

Sur l'A7, depuis Berre, emprunter la sortie Coudoux direction Aix puis avant la barrière de péage aménager la bretelle d'accès vers Aix comme sortie en direction de la RD10.

Cet aménagement pourrait être dédié dans un 1er temps aux TC.

En résumé, la question du complément d'échangeur reste entière ! Compléter l'équipement seulement en entrée ? uniquement en sortie ? ou bien en entrée et sortie ? en intégrant ou non une interface TC ?

➔L'intermodalité et le péage

Afin de réduire le risque de répondre à la demande toujours croissante d'accès au réseau routier, une étude « multi modale » est nécessaire. Des pistes de solutions consistant à sécuriser avant tout les accès existants et à rendre plus compétitifs les modes de déplacements alternatifs à la voiture sont à poser en préambule à cette étude.

En parallèle, des solutions intermodales sont à étudier. Il serait proposé des systèmes d'abonnement autoroutier offrant également l'accès aux transports publics au droit de parcs relais dans Agglopole Provence mais aussi dans l'AMM.

La création d'un arrêt de transports en commun des navettes express du département au niveau du péage de Lançon de Provence notamment permettrait d'avantager les usagers.

4. Maître d'ouvrage principal	L'Etat avec ASF sont les décideurs sur le devenir et la gestion du réseau autoroutier.
5. Partenaires de l'opération	La région et le Département peuvent participer à l'opération. Agglopole Provence est « sans compétences » sur les autoroutes mais peut faire « effet de levier ».
6. Montant de l'action sur 10 ans	Une étude préalable est à réaliser pour estimer la fourchette de coût suivant les variantes d'aménagement. Agglopole Provence pourrait cofinancer une étude d'opportunité de trafic d'un système d'échanges complet sur Coudoux 4.1 Co-financement d'une étude d'opportunité : 25 000€.
7. Contexte de mise en œuvre (mise en cohérence)	▪ La déviation de la RD10 de la Fare doit permettre de soulager le trafic dans le village mais également assurer une continuité depuis un échangeur de Coudoux complété. ▪ L'aménagement de la RD113 dans les traversées de Rognac, la Fare et Lançon est à sécuriser et conforter au regard des conditions d'accès ▪ Plan de modération des vitesses (Action 2) ▪ Penser un projet intermodal : péage autoroutier et accès aux parcs relais ferroviaires métropolitains : Salon de Provence-Rognac-Les Aymards
8. Horizon de déclenchement	A court terme : une étude d'opportunité. A moyen terme : des aménagements d'entrée et sortie sur Coudoux
9. Indicateur(s) de suivi (taux d'usage, offre…)	▪ Trafic jour d'un échangeur complet sur Coudoux ▪ Trafic jour de l'échangeur sur Rognac et Salon de Provence ▪ Trafic jour sur la RD113 : traversée de Rognac, la Fare…

10. Impact attendu	**➔ Déplacements**	☺ … redistribue les flux VL et améliore l'accès suivant les grands axes routiers d'Agglopole
	➔ Comportements	☺ … modifie modestement les habitudes
	➔ Environnement	☺☺ … libère des conflits routiers dans les traversées de villes

ORIENTATION « GERER SELECTIVEMENT LE STATIONNEMENT »



Affirmer dans l'action la volonté

- **de retenir des populations dans les centres villes**
- **de maintenir une offre «pour assurer » l'attractivité des centres urbains**
- **de repousser le stationnement ventouse hors des centres-villes**

➔ Compétence

La mise en œuvre des opérations relève d'une compétence communale. Une compétence dont l'enjeu dans le cadre du PDU est à coordonner avec la stratégie communautaire en termes de report modal.

➔ Impact

Les objectifs de cette mesure consistent en dissuader l'usage de l'automobile pour les déplacements courts ou bien dans les zones à concurrence modale. Il s'&agit également de reporter le stationnement ventouse hors des centres urbains.

➔ Cohérence

Redistribuer l'offre de stationnement, limiter la durée, définir des périmètres réglementés exigent de proposer des solutions alternatives et en particulier de proposer une offre TC « à niveau ».
Le PDU souhaite une offre moins centrale, plus sélective et plus onéreuse selon l'usage et la localisation.

➔ Programmation

Les mesures correspondantes peuvent s'enclencher à un proche horizon. Gérer et réglementer le stationnement sont des mesures « possibles » à court terme. Les équipements en ouvrage exigent des délais supérieurs au regard des coûts associés.

➔ Les grands chantiers « associés »

- Développement d'une politique de zone bleue
- Augmentation tarif en voirie et baisse dans les parcs
- Guide de bonne conduite et actions de sensibilisation : abords d'établissements scolaires, PMR,…
- Garantir le stationnement résident à tarif préférentiel dans Salon de Provence : carte d'abonnement, offre de stationnement (ouvrage, parc de dissuasion, …)
- Proposer une future offre de places sur le pôle d'échanges de Salon de Provence dans une logique de P+R
- Assurer une gestion sécurisée du stationnement avec vidéo surveillance dans les villages
- Réviser les normes de stationnement dans les PLU dans les zones desservies en TC
- Réservation de places de stationnement les véhicules propres

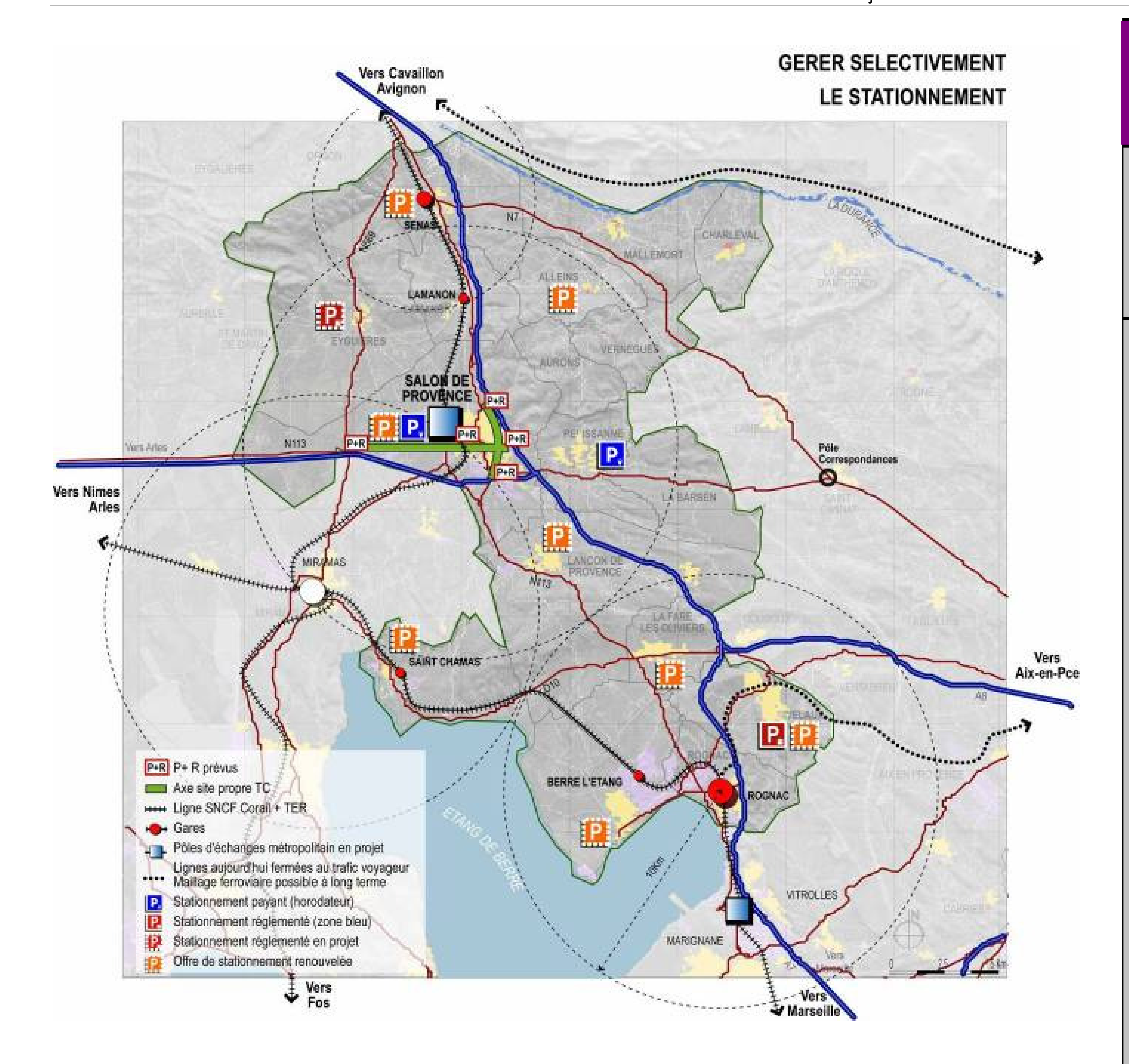
➔ Le rôle d'Agglopole Provence

La mission de la Communauté est d'accompagner les communes dans la stratégie d'offre de places, la communication et la sensibilisation des populations sur des pratiques plus « solidaires ».
Un autre champ d'action réside dans la définition de normes de stationnement dans les communes. Normes à mettre en débat à l'occasion de l'élaboration du SCoT.
Un observatoire du stationnement est éventuellement à envisager afin de suivre l'évolution de l'offre et de la fréquentation.
Un outil mis en place sur la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole qui permet de mieux adapter les politiques de stationnement au regard des pratiques et des besoins ;

➔ Les coûts des 2 actions associées

La mise en chantier de l'orientation 2 s'articule sur 2 fiches actions.
Le montant de ces mesures est conditionné par la nature des équipements et l'offre de places proposées.
Environ 4,75 M€ sont dédiés à ce domaine.

Orientation 2	Gérer « sélectivement » le stationnement	4,75 M€
Action 5	Une politique sélective de stationnement dans les communes d'Agglopole Provence	2,55 M€
Action 6	Une nouvelle politique de stationnement dans Salon de Provence	2,20 M€



Action 5 : Une politique sélective de stationnement dans les communes d'Agglopole Provence

1. Contexte et situation de référence	Nombre de villes et villages de la Communauté se signalent par des conflits d'usage importants en matière de stationnement. Le soir à l'occasion du retour des actifs les places et ruelles sont envahies par les automobiles. Un choix est ici à affirmer de reporter le stationnement souvent anarchique et qui pose des risques de sécurité vers des poches ou parcs de stationnement aux abords des villages.
2. Buts et enjeux	L'objectif de l'action est d'aménager des parcs de stationnement de proximité fonctionnant en parc de persuasion sécurisés situés dans les centres villageois ou aux abords immédiats. L'objectif est de maintenir de la population en ville et de permettre le stationnement visiteur tout en évitant le stationnement ventouse. En parallèle, il s'agit de garantir aux populations résidentes les noyaux villageois des conditions de stationnement « décentes ». **L'objectif du PDU est de modifier les pratiques en agissant simultanément sur l'offre, les tarifs et les habitudes** ▪ Tout d'abord, le stationnement demeure le **1er levier à l'inversion modale** sur le territoire. Si le PDU consiste à changer les habitudes, le stationnement est l'outil à même de pénétrer en profondeur le terreau automobile en rendant l'usage de la voiture « plus complexe ». ▪ Ensuite, la question du stationnement est **transversale aux communes d'Agglopole Provence** en termes de gestion de l'espace public mais aussi privé. En effet, à des échelles différentes on retrouve les mêmes causes et mêmes effets sur les diverses communes. Si l'ampleur du phénomène varie, il demeure les mêmes gênes. ▪ Enfin, le caractère communautaire du projet de PDU trouve racine dans la **définition d'une politique commune** en la matière La question du stationnement se pose à la fois dans les zones centrales et sur les lieux d'emplois. Au-delà de la définition d'une offre « plus sélective », il convient de réglementer le stationnement en développement d'une politique de zone bleue et des arrêts minute; Enfin, un enjeu réside dans la révision des règlements d'urbanisme pour adapter les capacités de stationnement à une politique urbaine qui veut limiter la place de la voiture en ville.
3. Contenu de l'action	**5.1 Préservation de l'attractivité des villes et villages : une gestion réglementée de l'offre de stationnement** **Afin de limiter le stationnement ventouse, il convient de mettre en place progressivement d'une politique de zone bleue dans l'ensemble des communes. Zone bleue avec disque et dotée ou non d'horodateur gratuit.** Les écoles font l'objet d'un traitement singulier afin de canaliser la demande de stationnement avec l'aménagement de points d'arrêts minutes à proximité des établissements. Une mesure qui s'accompagne d'une politique plus répressive concernant le stationnement anarchique trop souvent constaté. Une bonne rotation des véhicules est synonyme de capacité supplémentaire. La mesure consiste ici à :

▪ Délimiter des zones bleues de stationnement dans les noyaux villageois
▪ De mettre en service des horodateurs permettant de limiter dans le temps le stationnement d'un même véhicule sur une voie commerçante en particulier

Des zones de stationnement réglementées afin d'assurer la rotation des véhicules.
Une plus grande rotation signifie retrouver de la capacité perdue !

5.2 Gestion sélective du stationnement et révision des règlements d'urbanisme

Les communes s'engagent dans une nouvelle politique de stationnement, plus limitative, rendant l'espace public aux habitants et favorable à l'activité commerciale des centres villes …
Les outils consistent en :

- la définition des règlements d'urbanisme « plus contraignants » en matière d'offre de places ; dans le même temps l'objectif est de limiter le stationnement visiteurs et résidents en voirie dans les zones centrales. Cela revient à redéfinir au sein des PLU des règlements en matière de stationnement qui contingentent d'une manière plus drastique l'offre de places selon les périmètres urbains, leur vocation et desserte suivant les différents modes et en particulier TC.
- la réduction des normes de stationnement inscrites dans les PLU pour zones desservies en TC
- l'adaptation des capacités (et donc de l'offre) au service d'une autre accessibilité dans les noyaux urbains.

5.3 Redistribution de l'offre de places de stationnement en parcs de persuasion ou parcs de stationnements de proximité

Dans les communes d'Agglopole Provence, une politique de transfert de places a vu le jour.
A l'occasion de réalisation de zones 30, l'offre de stationnement est souvent réduite et redistribuée depuis les cœurs de village vers les parcs de stationnement aux abords du centre.
L'objectif est de fixer des règles qui signifient le transfert de places depuis les zones à forte densité vers des poches de stationnement de proximité.

Politique de rabattement vers les poches de stationnement aux abords des centres agglomérés : les parcs de persuasion
Ces parcs ont pour objectif de délester les cœurs de ville et les artères (majeure ou non) que l'on souhaite « pacifier ».
Le principe est de garer sa voiture en amont du centre ville pour achever son déplacement à pied.
Le « danger » de ces parcs est d'accueillir le stationnement de véhicules ventouses de résidents ou d'actifs en concurrence avec la clientèle du centre ville : 1ère cible de ces parcs.

Des opérations et un esprit que nous retrouvons en projet sur Lançon, Velaux, Alleins ou Lamanon
Un P+P est un équipement au service d'une centralité urbaine.
Il doit permettre de :
• Favoriser l'activité commerciale,
• Remédier à une situation conflictuelle en matière de stationnement,
• Valoriser un patrimoine urbain,
• **Accueillir un public communautaire pour du stationnement de courte durée …**

Mais il ne doit pas :
• Faciliter le stationnement ventouse des actifs sur la commune,
• Constituer un parc de stationnement résidentiel,
• Inciter à l'usage de la voiture.

5.4 Gestion sécurisée du stationnement
Vidéo surveillance dans les parcs de dissuasion et parcs relais
Sécurisation d'une offre de proximité
La tendance à offrir plus de place aux déplacements automobiles perdure. Il domine une politique « d'offre de stationnement » dans les centres villes. La politique consiste à aménager des parcs résidents la nuit, visiteurs le jour.
Des parcs qui peuvent être :

- sous contrôle d'accès, parcs barriérés ou fermés la nuit
- sous vidéo surveillance géré par la police municipale

Ces opérations peuvent signifier l'équipement de parcs existants.
Les cibles de ces aménagements sont les communes marquées par des conflits de stationnement en fin de journée.
Les communes en attente de réponse et donc avec des besoins en la matière : Lançon, Mallemort, St Chamas, Velaux, Eyguières, Alleins.

Stationnement et vidéo surveillance : un stationnement résident sûr et disponible
Une solution revient à éloigner le véhicule du domicile du résident des zones centrales pour trouver les espaces suffisants.
Cela pose l'exigence d'une offre sécurisée. La vidéo surveillance devient alors nécessaire. Elle complète l'aménagement de parcs sous contrôle d'accès et éventuellement « *barriérés* ».
Ce type d'aménagement peut signifier une limitation de l'offre de places en voirie avec des gains en termes de sécurité pour les accès des véhicules pompiers et SAMU. Cela revient aussi à libérer des trottoirs et placettes au profit des piétons et des enfants.

5.5 Actions pédagogiques en matière de stationnement
■ **Actions de sensibilisation : abords d'établissements scolaires, PMR,…;**
■ **Campagne d'affichage;**
■ **Guide de bonne conduite;**
L'objectif est ici de faire changer les habitudes et donc les comportements.
Cela s'adosse à 2 volets :
Un volet technique, se réapproprier les trottoirs occupés par le stationnement
Un volet qui consiste à limiter l'offre sur les trottoirs. Dans certaines communes les trottoirs sont rognés au détriment des piétons.
On tolère un stationnement souvent en épi ou bien longitudinal.
L'objectif est de repenser ce type de stationnement pour réaffecter les trottoirs aux piétons et cycles.
Un volet comportemental, prévenir et guérir
Accompagnant les mesures de sensibilisation, un permis à bon point est délivré dans les communes suivant des journées « partageons notre ville ».
Des travaux d'intérêt collectifs sont à envisager pour le public

5.6 Une incitation à l'écomobilité : « place moins cher » en zone payante pour les véhicules propres
Les propriétaires de véhicules électriques, fonctionnant au GPL ou en autopartage bénéficient d'une tarification avantageuse avec la gratuité

	ou 50% de réduction sur les tarifs résidents et/ou visiteurs ! **5.7 Densification de l'offre de places de stationnement autour des gares SNCF** On signalera le besoin d'améliorer le stationnement en accès et capacité au réseau ferré. Des besoins sont à satisfaire sur la gare de Rognac. L'offre actuelle est largement saturée. Des solutions de replis sont nécessaires. On peut imaginer une nouvelle offre aux entrées de ville « connectées » par des lignes de TC. Il est souhaité d'améliorer ses accès et l'accueil voyageurs. **L'amélioration du stationnement et de son confort d'accès permet d'affirmer son rang métropolitain**
4. Maître d'ouvrage principal	Les communes ont compétence en matière de stationnement et font autorité en termes de police de stationnement
5. Partenaires de l'opération	Agglopole soutient les communes sur les aspects pédagogiques et de communication
6. Montant de l'action sur 10 ans	5.1 Préservation de l'attractivité des villes et villages 100 000€ 5.2 Gestion sélective du stationnement et révision des règlements d'urbanisme : 50 000€ 5.3 Redistribution de l'offre de places en parcs de persuasion ou parcs de stationnements de proximité (300 places) : 1 500 000€ 5.4 Gestion sécurisée du stationnement: 300 000€ 5.5 Actions pédagogiques en matière de stationnement: 50 000€ 5.6 Incitation à l'écomobilité 50 000€ 5.7 Densification de l'offre de places de stationnement sur les gares SNCF: 500 000€ Au total : 2,55M€ Les estimations sont basées sur des montants d'étude et sur des coûts unitaires d'aménagement et d'équipement de places de stationnement.
7. Contexte de mise en œuvre	▪ Développement de l'offre TC ▪ Développement de zones 30 ▪ Requalification des espaces publics et des cheminements piétons
8. Horizon de déclenchement	A court terme, le démarrage des études Dans les 3 ans, la mise en œuvre
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Offre de places en centre ville, occupation et rotation ▪ Offre de places en voirie, occupation et rotation ▪ Nombre de places et parcs sécurisés
10. Impact attendu	➔ **Déplacements** ☺ **… redistribue les flux VL** ➔ **Comportements** ☺☺ **… rectifie les mauvaises habitudes** ➔ **Environnement** ☺☺ **… libère le centre ville de l'automobile**

Action 6 : Une nouvelle politique de stationnement dans Salon de Provence

1. Contexte et situation de référence	**Dans le centre ville de Salon de Provence** on note une demande de stationnement 1. importante en voirie et en limite de capacité 2. « équilibrée entre les zones gratuites et payantes 3. souvent de longue durée et une tarification attractive ! Les tarifs proposés sur Salon de Provence sont dans la « norme » de ceux enregistrés sur les communes de taille « similaires ». Avec 1€ la 2ème heure de stationnement en ouvrage, la ville est dans la moyenne. On note un tarif dégressif qui incite à la longue durée. On soulignera la ½ heure gratuite pour des courses de courte durée et l'accompagnement des enfants aux écoles et autres scolaires. Le stationnement en zone verte de longue durée est d'un prix attractif, moindre que sur Arles et Aubagne.
2. Buts et enjeux	**La politique à mettre en place revient à libérer de l'espace en centre ville et à mieux partager l'espace public sans pénaliser l'activité commerciale.** L'objectif est de mettre en place une nouvelle politique et donc stratégie en matière de stationnement sur Salon de Provence qui vise ▪ A redéployer l'offre vers les entrées de ville et les P+R ▪ A modifier le zonage tarifaire ▪ A gérer différemment le stationnement visiteur et résident **La tarification est à percevoir comme un levier à l'usage et à la pratique de la voiture pour certains déplacements** En parallèle, et toujours pour limiter le flux automobile, un levier majeur réside dans l'offre de places à réglementer sur les zones d'activités de Salon de Provence pour limiter l'influence de l'automobile ; Le PDE est un élément devant permettre de limiter le stationnement sur les zones d'emplois.
3. Contenu de l'action	**6.1 Une politique de parcs relais est mise en œuvre sur Salon de Provence au droit des principales pénétrantes urbaines : redistribuer l'offre de places.** Un maillage de parcs relais sur Salon de Provence (les entrées Nord, Sud et Est) va accompagner l'aménagement d'une nouvelle offre de places sur le pôle gare. Une offre de places sur la gare qui va accueillir à la fois : ■ Les automobilistes en correspondance avec les trains ■ Les véhicules de la « clientèle du centre ville » Cette politique s'accompagne d'une redistribution de l'offre de places en cœur de Salon de Provence. L'offre est réduite dans le secteur Morgan et reportée vers le secteur gare. Le stationnement de courte durée est préservé au détriment de celui moyenne longue durée que l'on souhaite canaliser vers les aires de stationnement aménagées soit en entrée de ville soit sur le pôle gare. En parallèle, le zonage tarifaire se voit élargi dans un souci de cohérence avec les équipements réalisés. … Plus de contraintes pour un autre partage des centres villes **Qu'est ce qu'un Parc Relais ou P+R?** Il s'agit d'aires de stationnement de capacité significative (un seuil de 100 places) avec pour vocation l'accueil des automobilistes en

correspondances TC à destination d'un centre urbain à conflit de stationnement.
Parc soit gratuit, soit payant, généralement surveillé et avec une tarification combinée avec l'usage du TC.
Les questions majeures associées résident :
- Dans l'opportunité de cet aménagement
- Dans sa desserte en TC
- Dans ses conditions d'accès et localisation

Une question cruciale dans le dispositif à mettre en place
Un P+R est un équipement au service d'une centralité urbaine.
Il doit permettre de :
- Favoriser l'activité commerciale,
- Remédier à une situation conflictuelle en matière de stationnement,
- Valoriser un patrimoine urbain,
- Réduire l'accès automobile vers le centre ville,
- S'arrimer à un réseau TC cadencé et/ou en site propre,
- Accueillir le stationnement des actifs migrants.

6.2 La gare de Salon de Provence fonctionnant en pôle d'échanges articulé sur un parc relais

Sur Salon de Provence, l'aménagement sur la gare d'un pôle d'échanges doit s'accompagner d'un projet de parc relais P+R.
Une réalisation qui s'inscrit dans le cadre d'un projet urbain et dans une stratégie de stationnement intégrant le devenir de l'offre sur la place Morgan !
Une vision communautaire et métropolitaine du stationnement dans et … hors Agglopole Provence.
Le projet consiste notamment à :
- Créer 500 places de stationnement
- Assurer les correspondances et desserte par navettes TC
- Offrir des services annexes : location et consignes à vélos, garderie, commerces et services vie courante…

Une opération pour libérer la pression du stationnement en ville et garantir un bon accès aux trains.
Plus généralement, la question des capacités de stationnement sur les gares devient cruciale et conditionne l'attractivité des réseaux TC.

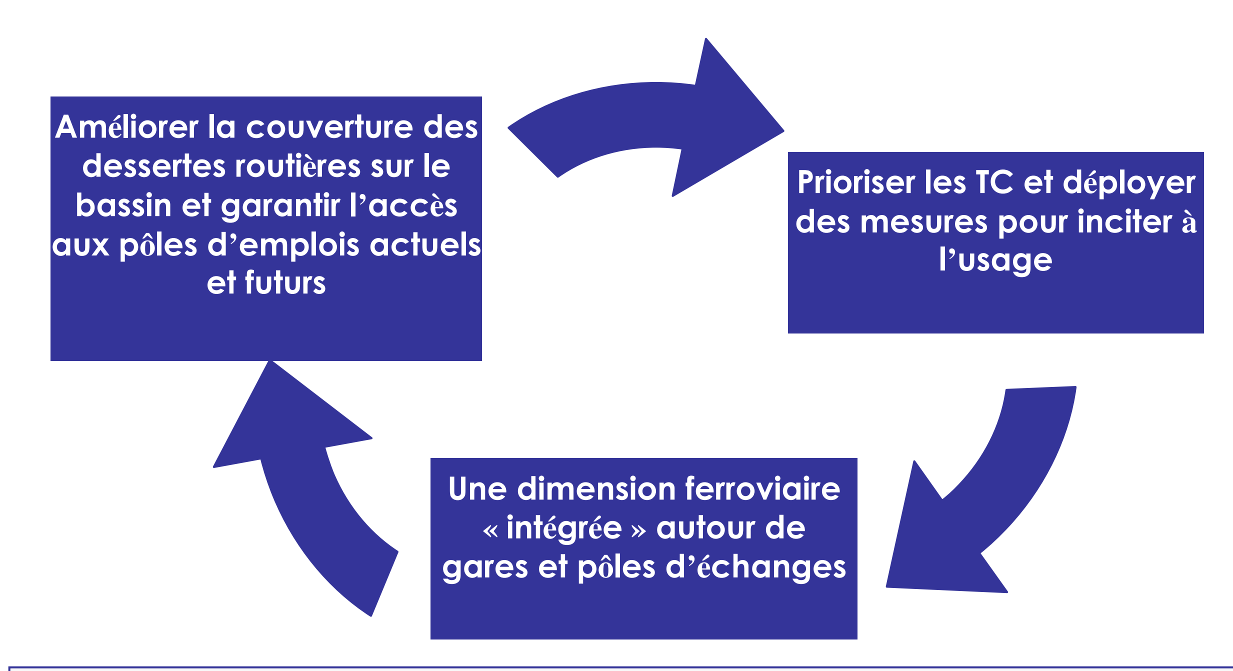
6.3 Une gestion dynamique et cohérente « stationnement et TC »

Pour les résidents des zones de stationnement payant, la tarification « oblige » à sortir sa voiture.
Une avancée consiste à inciter les résidents à laisser leur voiture en ville et à emprunter les TC.
Au plan de l'intermodalité, cela revient à proposer des abonnements stationnements résidents intégrant l'accès aux TC en particulier dans les parcs en ouvrage afin de préserver l'espace public et la capacité du stationnement pour les visiteurs.
Une mesure que l'on qualifiera d'écomobile.
Cela revient à redéfinir une politique tarifaire sur Salon de Provence avec la mise à l'étude :
- d'un projet de carte de stationnement résident en voirie sur Salon de Provence.
- d'un projet de carte d'abonnement « TC + parc de stationnement » (logique P+R).

Pour les visiteurs du centre ville une politique sélective au plan tarifaire en voirie avec :
- Extension du stationnement payant
- Tarification gratuite 40 premières minutes pour préserver l'activité commerciale
- Tarification gratuite en P+R adossée à des lignes navettes (gratuites ou pas)
- Aménagement de places arrêt minutes
- Renforcement du contrôle et de la répression
- Charte de bonne conduite
- Augmentation tarif en voirie vis-à-vis des prix dans les parcs
- Tarification croissante dans le temps

4. Maître d'ouvrage principal	La Ville de Salon de Provence est compétente concernant l'organisation du stationnement public et privé.	
5. Partenaires de l'opération et le rôle d'Agglopole Provence	A travers l'aménagement d'un Parc Relais, la SNCF et la Région sont impliquées dans la gestion locale du stationnement. La Communauté n'a pas compétence en matière de stationnement mais peut intervenir à travers les abonnements combinés TC.	
6. Montant de l'action sur 10 ans	6.1 Politique d'aménagement de parcs relais (si 300 places) : 2,0M€ 6.2 Aménagement du pôle d'échanges de Salon de Pce (voir action 11) 6.3 Gestion dynamique et cohérente « TC+stationnement »: 0,2M€ Au total : 2,2M€ Le coût d'aménagement du pôle d'échanges est imputé dans l'action 11 : *« densification de l'offre ferrée articulée sur un pôle d'échanges à Salon de Provence ».*	
7. Contexte de mise en œuvre	▪ Développement d'une offre TC de qualité ▪ Un nouveau plan de circulation sur Salon de Provence ▪ Un projet de stationnement plus sélectif sur Morgan ▪ S'adossant à un réseau ferré à l'armature métropolitaine, la logique de stationnement sur un pôle d'échanges revient à rendre plus délicat le stationnement pendulaire à l'arrivée sur le lieu d'emploi : effet PDE	
8. Horizon de déclenchement	A court terme, les études sont en cours	
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Offre de places en centre ville, occupation et rotation ▪ Offre de places en voirie, occupation et rotation ▪ Offre et occupation en parcs ▪ Offre en P+R et occupation ▪ Evolution du nombre d'abonnés **La problématique du stationnement reste « plus marquée » sur Salon de Provence en termes d'enjeux et besoins.** **Un observatoire du stationnement orienté sur cette commune constitue un outil intéressant qui permettrait de dynamiser les réponses au regard des besoins et des capacités disponibles.** **Une réflexion reste à ouvrir dans le cas du PDU et dans la mise en œuvre des actions.**	
10. Impact attendu	**➔ Déplacements**	**☺☺ … limite les flux VL « entrants »**
	➔ Comportements	**☺☺ … modifier la pratique de la ville**
	➔ Environnement	**☺☺ … libère le centre ville de l'automobile**

ORIENTATION « RENDRE PERFORMANTE L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF »



Affirmer dans l'action la volonté

- **de proposer une offre « alternative » dans et entre les communes d'Agglopole Provence et vers les pôles de l'AMM**
- **de faire connaître les TC**
- **d'anticiper un pôle d'échanges comme un équipement de proximité (stationnement), communautaire (pôle bus et cars) et métropolitain (accès lianes TER)**

➔ Compétence

La mise en œuvre des opérations relève pour large part d'une compétence communautaire. Une compétence à croiser avec celles des réseaux voisins ou traversants.
La région et le Département sont les partenaires indissociables du développement des réseaux de transport public.

➔ Impact

Les objectifs de cette mesure consistent à améliorer l'offre des transports publics. Créer une véritable alternative modale pour faire remonter la fréquentation en interne et externe.

➔ Cohérence

Améliorer l'offre TC n'est pas une fin en soit. Elle ne se suffit pas. Il convient dans le même temps de rendre plus « compliqués » les déplacements en voiture en termes de circulation et stationnement.

➔ Programmation

Les mesures correspondantes aux dessertes routières peuvent démarrer à court terme. Les aménagements ferrés nécessitent des temps plus longs. Ils impliquent des montants supérieurs.

➔ Les grands chantiers « associés »

- Mise en place du réseau diamétral dans Salon de Provence
- Faire venir les populations dans les TC : communiquer et inciter
- Harmoniser les tarifs scolaires
- Élargir la couverture TC vers les communes mal desservies
- Rendre les réseaux les plus accessibles possibles et les plus écologiques
- Rendre performante et compétitive l'offre TC avec en particulier des bus à haut niveau de service sur Salon de Provence
- Adosser le dispositif TC sur la desserte ferrée de Rognac à Senas
- Aménager un pôle d'échanges sur Salon de Provence
- Améliorer l'intermodalité entre les réseaux : tarifs et supports

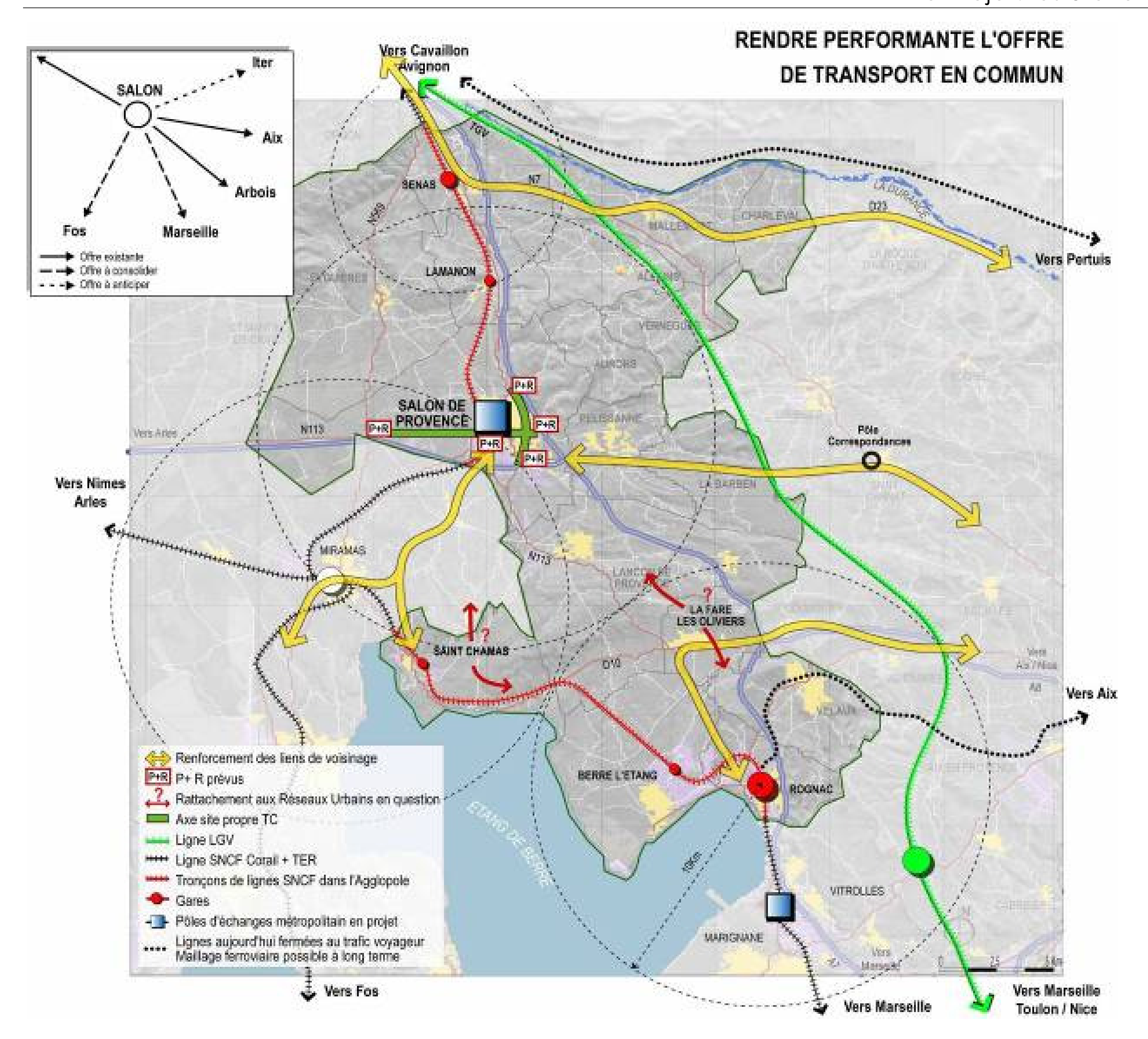
➔ Le rôle d'Agglopole Provence

La mission de la Communauté dans le cadre d'une compétence obligatoire est de renforcer le niveau de desserte au plan interne et proposer des liaisons externes de qualité.
On soulignera le rôle du futur Syndicat Départemental des Transports des Bouches du Rhône dans la mise en œuvre d'une politique concertée en matière de desserte TC.

➔ Les coûts des 5 actions associées

La mise en chantier de l'orientation 3 s'articule sur 5 fiches actions.
Le montant de ces mesures est conditionné par la nature des équipements et surtout la densité du service offert.
Environ 14M€ sont dédiés à ce domaine sur les 10 ans.
Un montant qui n'intègre pas les coûts de réouverture au public de la ligne SNCF Aix-Rognac mais comprend en revanche celui de l'aménagement d'un pôle d'échanges sur Salon de Provence.

Orientation 3	Rendre plus performante l'offre TC	14.05€
Action 7	Amélioration de l'offre TC régulière et scolaire sur Agglopole Provence	5,00 M€
Action 8	Mise en place d'un système billettique intégré assurant l'interopérabilité des réseaux et Définition d'une politique tarifaire familiale	1,10 M€
Action 9	Améliorer les liaisons TC métropolitaines « routières » entre les communes d'Agglopole Provence et les territoires de l'AMM	3,40 M€
Action 10	Constitution d'un groupe de travail sur l'aménagement d'un réseau en site propre sur Salon de Provence	0,05 M€
Action 11	Densification de l'offre ferrée articulée sur un Pôle d'Echanges sur Salon de Provence	4,50 M€



Action 7 : Amélioration de l'offre TC régulière et scolaire sur Agglopole Provence

1. Contexte et situation de référence

L'offre de transport public sur la Communauté est en essor.
Une 1ère tranche de restructuration s'est traduite par la mise en place de nouvelles lignes vers les communes du Nord du bassin : Eyguières, Lamanon, Mallemort, Senas, Alleins, et Charleval. Au Sud Lançon de Provence bénéficie d'améliorations en termes de connexion.
En résumé, un projet communautaire de « base » est en train d'émerger et de se mettre progressivement en place dès 2008.
8 500 scolaires sont déplacés vers, depuis et au sein de la Communauté d'Agglomération. Ils constituent la 1ère clientèle des transports publics.

2. Buts et enjeux

L'objectif est de mettre en place un réseau TC offrant une véritable alternative à l'automobile pour des déplacements soit de proximité, soit d'échelle communautaire.
Les enjeux concomitants résident dans une :

- Diamétralisation de l'ensemble des lignes urbaines (5) passant toutes par le centre et la plupart par la gare SNCF ;
- Meilleure desserte des pôles commerciaux vers les quartiers Sud et Sud Est;
- Meilleure couverture horaire et territoriale en conservant la fréquence des lignes, en étendant la couverture du réseau et l'amplitude de fonctionnement;

Pour le transport des scolaires, on soulignera 3 enjeux associés à des transports de qualité :
1.Enjeu de sécurité routière: garantir le confort et la sécurité du transport de plus de 8 000 élèves
2.Enjeu égalitaire devant l'offre de transport: garantir un service ouvert à tous avec des opportunités de mobilité non discriminantes suivant la commune de résidence.
3.Enjeu pédagogique : afin d'insérer le gène des TC aux plus jeunes. *Formation, Sensibilisation, Sécurisation pour inverser le choix modal…*

3. Contenu de l'action

7.1 Amélioration de l'offre de transport public régulière

➔ Mise en place sur Salon de Provence un réseau diamétral de transport public : un saut qualitatif

Un futur réseau est en cours de programmation sur Salon de Provence.

- sur une trame de 5 lignes urbaines, régulières et à la demande, dans le cœur salonnais
- sur un dispositif de lignes intercommunales
- mais également s'adosser sur une trame de lignes départementales « traversantes »

Le projet sur Salon de Provence favorise la desserte « fréquente » de la gare SNCF qui aspire à se placer au rang de pôle d'échanges.
Un rabattement qui propose des interfaces de qualité avec les réseaux TC départementaux et TER.

➔ Assurer la bonne couverture TC des pôles d'emplois, activités et commerces en devenir sur Agglopole Provence

Le projet de réseau consiste à :

- Améliorer la desserte des pôles existants : fréquence, amplitude horaire

- Assurer la desserte de nouvelles opérations d'urbanisme
- Autoriser l'ouverture à l'urbanisation des zones desservies par du TC

Il a été mis à jour une série d'opérations en matière d'aménagement des zones d'activités sur le territoire communautaire.
Ces opérations vont venir consolider des pôles d'emplois et d'achats.
Le PDU affirme la nécessaire desserte de ces pôles.
Cela va se traduire par des dessertes régulières orientées en particulier sur Salon de Provence et également des solutions pour des liaisons de proximité.
L'objectif est d'imaginer des moyens et solutions adaptés. Une évolution de l'offre qu'il conviendrait d'inscrire dans des plans de « mobilité zonale ». Cela revient à imaginer des réflexions associant les principaux employeurs dans une réflexion afin de mutualiser des solutions et dispositif de desserte.

Au Nord	▪ Projet d'intérêt communautaire de création de la Zone d'Activités de Senas (40 ha)
Au centre	▪ Projet de création de la ZAC Mas d'Audier à Lamanon (18 ha) ▪ Projet de création d'une ZA (55 ha) à Pélissanne ▪ Projet d'intérêt communautaire de développement logistique la ZA de la Crau (120 ha); réhabilitation et d'extension de la Gandonne (45 ha + 8) à Salon de Provence ▪ Projet privé de création et d'aménagement commercial de la zone des Gabins (10 ha) à Salon de Provence
Au Sud	▪ Projet d'extension de la ZA des Plaines Sud (7 ha) à St Chamas ▪ Projet d'intérêt communautaire de développement de la ZI de Euroflory Parc (55 ha) à Berre ▪ Projet d'aménagement de la ZA de la Minaude et de Vainé (20ha respectifs); Projet de développement d'activités tertiaires sur le site du parc urbain sur l'ancienne base militaire à Berre ▪ Projet d'extension de la ZA RN 113 de La Fare

➔ Sur Salon de Provence la desserte de la zone de la Gandonne est cruciale et ne doit pas pénaliser le fonctionnement urbain ; Il s'agit de mieux penser sa desserte interne et son accessibilité. Jalonnement et accessibilité urbaine au cœur du débat**.**

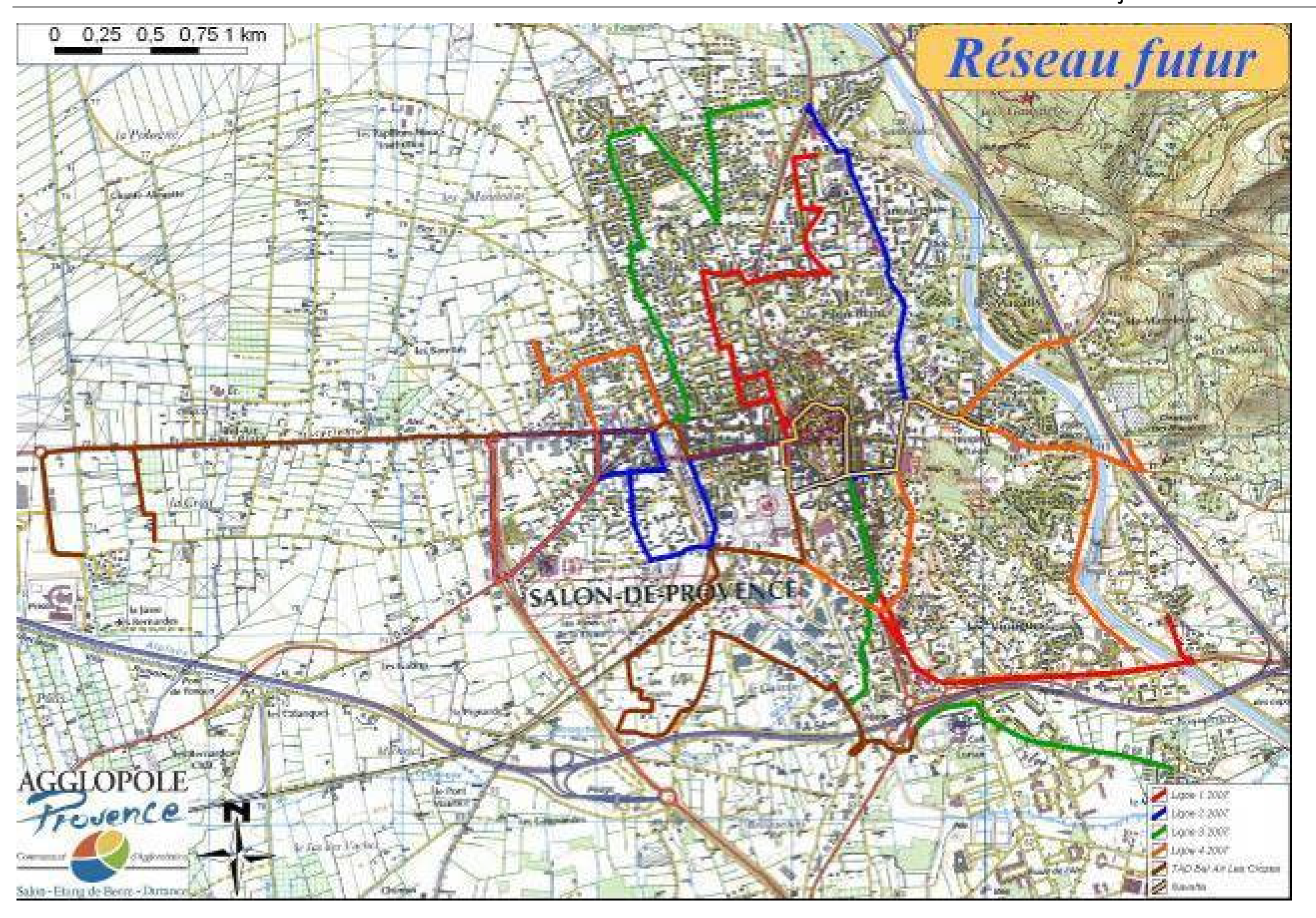
7.2 Poursuivre l'adéquation des transports scolaires aux besoins

Pour encourager les familles à laisser leurs enfants emprunter les lignes de transports scolaires, la sécurité maximale est un objectif.
Il est prévu le renforcement des contrôles et le recours à des accompagnateurs sur les lignes sensibles.
Toute une série de mesures seront engagées :

- Audit sécurité des arrêts
- Harmoniser les horaires des établissements
- Etudier les dessertes en heures creuses
- Gérer les lieux de conflits (tels que les abords scolaires et la place du Trophée…)
- Renforcer la coordination entre tous les acteurs (Rectorat, Département, l'éducation nationale, fédération de parents…)
- Réduire l'incivisme dans les services de transports scolaires (agents, sensibilisation, délégation de pouvoirs, lutte contre la fraude…)

Une action majeure réside dans un travail de concertation à mener entre la Communauté et les différents acteurs pour harmoniser les horaires des établissements au regard des contraintes de desserte.

4. Maître d'ouvrage principal	Agglopole Provence	
5. Partenaires de l'opération	La desserte en transport collectif de la Communauté est une compétence obligatoire de cette dernière. Pour les opérations et aménagements relatifs à la voirie, Agglopole Provence s'appuiera sur les services opérationnels des communes.	
6. Montant de l'action sur 10 ans	7.1 Amélioration de l'offre de transport régulière : 4M€ 7.2 Poursuivre l'adéquation des transports scolaires aux besoins : 1M€ Au total : 5M€ La Communauté alloue annuellement près de 12M€ au fonctionnement des réseaux de transport dont **4,5M€/an au réseau « Nord ».** Il est projeté d'améliorer sensiblement cette dotation avec **un effort de 5M€ sur les 10 à venir pour les lignes régulières !**	
7. Contexte de mise en œuvre	▪ Politique de Parcs relais sur Salon de Provence ▪ Renforcement de la desserte ferrée et routière métropolitaines en transport en commun ▪ La sécurisation des abords des établissements scolaires	
8. Horizon de déclenchement	Une action de court terme à l'horizon 2008 avec la mise en service du « nouveau réseau » sur Salon de Provence.	
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Evolution de l'offre TC ▪ Evolution de la fréquentation des TC ▪ Evolution des performances TC (V/K)	
11. Impact attendu	➔ **Déplacements**	**☺☺☺ … action majeure pour renforcer la part des TC dans les déplacements**
	➔ **Comportements**	**☺ ..l'offre TC renforcée pour agir sur les habitudes**
	➔ **Environnement**	**☺☺ … Plus de TC = moins de GES et de consommation d'espaces**



Action 8 : Mise en place d'un système billettique intégré assurant l'interopérabilité des réseaux et Définition d'une politique tarifaire familiale	
1. Contexte et situation de référence	Agglopole Provence s'est engagé dans l'équipement des réseaux d'un outil billettique performant et interopérable. La généralisation d'un système billettique intégré : ou comment se déplacer sur différents réseaux avec le même titre de transport. En parallèle, les tarifs proposés sur le réseau Autobus Auréliens comme sur les lignes SMITEEB sont déjà attractifs.
2. Buts et enjeux	L'objectif est de développer une tarification qui incite les populations à emprunter les TC à la fois pour des déplacements pendulaires « isolés » et ceux réalisés en famille. Ni les tarifs, ni la multiplicité des titres de transport ne doivent être des freins à l'usage Les étudiants sont une cible à privilégier. En résumé, il convient de proposer des mesures de tarification incitatives et de dépasser le partage des compétences des différentes AOT. L'objectif est de simplifier l'utilisation des transports en commun.
3. Contenu de l'action	**8.1 Engager une réflexion sur les initiatives pour encourager l'usage des TC et promouvoir une mobilité plus sûre** Agglopole Provence met à la réflexion une série de mesures permettant de libérer du trafic automobile à risque et rassurer les familles. ➔ **Ticket « disco bus de nuit » ... pour un retour plus « sûr »** Les retours de boites sont souvent synonymes de risque et d'inquiétudes pour les parents. L'enjeu est ici de sécuriser ces déplacements à risque en incitant les jeunes à laisser leur voiture pour emprunter des services de transport collectif bus ou taxi à destination des discothèques. L'objectif est de soutenir l'action associative en la matière. ➔ **Sensibilisation Capitaine de Soirée** Les jeunes de 18 à 24 ans sont les populations les plus exposées aux risques routiers. Dans les Bouches du Rhône, entre 1998 et 2003, ils représentaient sur la période près de 33% des tués et 30% des blessés graves alors qu'ils représentent moins de 10% de la population. Au service de la réduction de cette mortalité, on mettra en avant les opérations **« Capitaine de Soirée »** : **« Celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas »**. Opérations de prévention habituelles liées aux méfaits de l'alcool, mais aussi de sensibilisation sur les dangers du cannabis au volant des 2 roues comme d'une voiture. Des opérations à porter avec la Préfecture, la Gendarmerie, la Prévention Routière, Agglopole Provence peut jouer le rôle de relais dans la diffusion et la densification de ces opérations Il s'agit d'inciter les jeunes qui n'ont pas encore acquis le réflexe « Capitaine de Soirée » de passer à l'acte. Ces opérations peuvent démarrer dans les collèges et les lycées en termes de prévention et information. **Elles complètent le dispositif « disco bus ».** ➔ **Le ticket bus et spectacle et loisirs** Une mesure doit consister également à inciter à utiliser les TC à l'occasion

soit d'une manifestation, soit d'une sortie à un spectacle ou pour aller au cinéma.
Un tarif combinant « ticket bus-billet d'entrée » est à proposer.
Une opération qui doit permettre
- D'inciter les parents à laisser leurs enfants emprunter les bus et éviter la dépose (parents taxis)
- D'inciter en soirée le public à laisser leur voiture au « garage »

Un partenariat est à organiser avec les gestionnaires des salles de cinéma et les organisateurs de manifestation (festival en particulier sur Berre ou Salon de Provence)

➔ Une incitation à l'usage des TC : des bons de transports pour les populations …. Faire découvrir les transports publics et faire connaître l'action communautaire

Il convient de déployer un arsenal de mesures qui vont permettre de découvrir l'offre de transport public.

- 0ffrir aux populations des voyages gratuits sur les lignes existantes et en particulier récemment créées. Des **bons de transport** vont inciter les gens à emprunter les véhicules seuls ou en famille.
- **Proposer un tarif attractif le week-end pour les accompagnateurs des titulaires d'abonnement**
- **<u>Impulser le saut de la découverte</u>** en se donnant les moyens d'informer la population sur les actions et dessertes engagées. Communiquer pour faire connaître l'offre de transport et conditions d'utilisation.

Petites leçons de transport public
- Des ateliers de découvertes peuvent être proposés auprès des nouveaux résidents comme sur le modèle Chambéry
- Informer sur les réseaux transports dans les séminaires de formation automobilistes pour récupérer les points

8.2 Une interopérabilité entre les réseaux routiers et ferrés : le pass optima

Dès Octobre 2007, les habitants des Alpes - Maritimes auront, grâce à la carte à puce Optima lancée par le Conseil Régional, le sésame pour monter indistinctement dans tous les transports collectifs locaux de leur choix : TER, Autobus urbains et autocars interurbains.
Réservée dans un premier temps aux 12000 usagers du réseau TER travaillant dans les Alpes – Maritimes, Optima doit s'étendre à l'ensemble des bassins de déplacement de la région PACA d'ici 2009.
Coût du projet : 9 millions d'euros, financés à hauteur de 7.3 millions par la Région, le reste par les différentes autorités organisatrices de transport dont Agglopole Provence.
Tous les opérateurs ont choisi d'harmoniser leurs systèmes billettiques et ont approuvé une charte d'interopérabilité. Optima s'étendra aux Bouches du Rhône donc à Agglopole Provence en 2008.

8.3 Une tarification scolaire homogène et sociale pour toutes les familles

Il est désormais sur les réseaux offert la libre correspondance entre les réseaux pour les élèves munis d'une carte de transport scolaire sur les lignes sous compétence Agglopole Provence comme sur celle du Département, et ce, les jours de semaines mais aussi en fin de semaine et pendant les vacances scolaires
Des écarts de prix sont constatés entre ceux proposés sur Agglopole Provence, les lignes du département, les services SMITEEB, sur les lignes du réseau des Autobus Auréliens.
Pour encourager l'usage des transports scolaires, il est proposé une tarification avantageuse pour les familles nombreuses.
Sur les lignes desservant Salon de Provence, une tarification dégressive selon le nombre d'enfants est en place (titres class bus).
Le 1er enfant bénéficie d'une réduction de 30% vis-à-vis de la tarification « régulière », à partir du 2ème enfant transporté la réduction tarifaire est de 50% et de 60% à partir du 3ème.
Sur l'interurbain, concernant les scolaires, le titre scolaire communautaire est gratuit pour les boursiers.
<u>Il convient de proposer sur une tarification homogène et donc de rapprocher ces deux « politiques ».</u>

8.4 Des transports étudiants … des prix coups de cœur

Agglopole Provence avec ses partenaires Autorités Organisatrices doit militer pour favoriser une tarification de type scolaire sur le réseau départemental en direction des pôles aixois et marseillais.
A l'égide de la ville de Berre qui aide financièrement à l'acquisition de cartes de transports des étudiants sur le réseau CAR13.
Il s'agit soit de proposer des tarifs incitatifs ou bien d'aider au transport.
Mesure économe, écologique et rassurante pour les familles.

4. Maître d'ouvrage principal	Une action qui s'inscrit dans le champ de compétence obligatoire d'Agglopole Provence	
5. Partenaires de l'opération	Aux côté de la Communauté, les autres Autorités Organisatrices de Transport de l'AMM : Région, Département, CPA, Ouest Provence Les communes prendraient en charge les aides pour les étudiants.	
6. Montant de l'action sur 10 ans	8.1 Encourager l'usage des TC : 0,25M€ 8.2 Une interopérabilité entre les réseaux: 0,5M€ 8.3 Une tarification scolaire homogène et sociale: 0,3M€ 8.4 Des transports étudiants … des prix coups de cœur : 0,05M€ Au total : 1,1M€ Ce montant est l'affaire majoritairement de la Communauté d'Agglomération.	
7. Contexte de mise en œuvre	▪ Amélioration de l'offre de transport communautaire ▪ Nouvelle politique de stationnement plus sélective ▪ Mise à niveau de l'offre TC métropolitaine	
8. Horizon de déclenchement	Dès le court terme, un groupe de travail sur la tarification est à mettre en œuvre.	
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Evolution de la fréquentation des TC par titre ▪ Evolution de la fréquentation globale ▪ Evolution des recettes voyageurs	
10. Impact attendu	➔ **Déplacements**	**☺☺ … Permet de renforcer l'attractivité et la fréquentation des TC dans les déplacements**
	➔ **Comportements**	**☺ … l'offre TC renforcée pour agir sur les habitudes**
	➔ **Environnement**	**☺☺ … Plus de TC = moins de GES et de consommation d'espaces**

<table>
<tr><th colspan="2">Action 9 : Améliorer les liaisons TC métropolitaines « routières » entre les communes d'Agglopole Provence et les territoires de l'AMM</th></tr>
<tr><td>1. Contexte et situation de référence</td><td>L'offre autocar « externe » à Agglopole Provence est « déficitaire » à la fois sur des dessertes de proximité et sur celles d'échelle métropolitaine.
Le diagnostic a mis en évidence des dessertes amoindries vers le SAN et Lambesc en particulier ; L'offre TC n'est pas à la hauteur des flux de déplacements enregistrés sur les relations entre Salon de Provence et Grans - Miramas.</td></tr>
<tr><td>2. Buts et enjeux</td><td>L'objectif est ici de consolider l'offre de services sur certains axes de dessertes que nous qualifierons de proximité au regard des distances et des volumes.
Les enjeux sont multiples
▪ Rendre plus performant les TC sur des déplacements inter-communautaires.
▪ Rivaliser avec l'automobile sur des déplacements de moyenne et longue distance.
▪ Réunir les conditions pour l'émergence d'une offre concurrentielle en TC en associant l'ensemble des AOT.
▪ Renforcer les liens entre les territoires institutionnels;
▪ Encourager les lignes Express reliant les pôles d'habitat et d'activités;
▪ Créer un titre unique entre les différents réseaux (bus, car, train)</td></tr>
<tr><td>3. Contenu de l'action</td><td>9.1 Participation et contribution de la Communauté au Syndicat mixte des transports métropolitains des Bouches du Rhône
Sous l'égide du Conseil Général, une réflexion sur la mise en place d'un syndicat mixte d'étude et gestion des réseaux de transports publics est à l'œuvre.
Il s'agit d'associer l'ensemble des AOT ou Autorités de Transport du Département afin de mettre en cohérence l'ensemble de l'offre de transport actuelle et future.
En effet la loi SRU offre la possibilité aux autorités organisatrices de transports de se regrouper au sein d'un syndicat mixte de transport afin de rendre complémentaires les différents réseaux existants, mais aussi plus performants et attractifs pour les usagers.
Les objectifs dévolus à ce syndicat mixte consistent en la coordination des services organisés par les autorités organisatrices de transport, la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers, ainsi que la recherche d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.
Les fonctions de ce syndicat sont importantes puisque la loi lui confère un pouvoir de substitution en lui octroyant la possibilité d'organiser, à la place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Dans ce cas, il peut également assurer la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.
On mesure ainsi les enjeux liés à sa mise en place.
Agglopole Provence a décidé de s'engager au sein de ce Syndicat en contribuant financièrement à sa mise en place (côte part annuelle de 70 000€ par an).
Dans la pratique ce Syndicat constitue un outil au service de l'amélioration de la desserte des secteurs limitrophes de la Communauté dont la desserte exige la collaboration du Département mais également des EPCI voisins assurant la gestion des réseaux de transport public : le SAN, la CPA ou le SMITEEB. Le Nord d'Agglopole Provence est attiré vers le Pays d'Aix, les communes du Sud sont orientées vers l'Est et l'Ouest Etang de Berre. Les populations doivent trouver des solutions de dessertes adaptées qui exigent la collaboration des Autorités de Transport du Département.

Réglementairement, la communauté d'agglomération doit se doter d'un service d'information multimodale à l'attention des usagers. Ainsi, elle adhérera dans un premier temps au service qul existe aujourd'hui : le site Le Pilote (www.lepilote.com. Celui-ci recense l'offre existante sur l'ensemble du département des Bouches du Rhône à savoir les lignes du Conseil Général, les services scolaires du Conseil Général, les réseaux urbains qui ont adhéré au dispositif, les TER et l'état de la circulation routière. Ce service sera intégré aux missions du syndicat mixte.

9.2 Une offre TC à améliorer sur le corridor « Istres-Miramas –Grans vers Salon de Provence »
On évalue à 20 500 le flux de déplacements quotidiens sur le faisceau Istres-Miramas-Grans vers Salon de Provence.
La part des TC est de 7% avec 1 475 déplacements. Si l'on extraie les scolaires on passe à 2% et 375 voyages.
L'objectif est de doubler cette fréquentation.
Une desserte régulière et cadencée est à imaginer sur l'axe <u>Salon de Provence-Grans-Miramas-St Chamas</u> suivant une desserte calée avec les lignes du SAN et sur la gare.

Au regard des flux « professionnels » vers le bassin du SAN, l'offre de service est à éclairer dans le cadre d'éventuels PDE sur les pôles d'emplois du bassin.

9.3 Une offre TC à mettre à niveau sur l'axe « Salon de Provence-Est Etang de Berre –Marseille »
Il s'agit aussi d'aller plus loin en consolidant l'offre TC vers le pôle majeur Salonnais en consolidant un axe Nord Sud de transport public.
Cet axe dessert la commune de la Fare les Oliviers. Il doit offrir une couverture régulière et efficace en direction du pôle ferré de Rognac. Il doit consister dans le renforcement de l'offre existante et la mise en place de lignes express ne desservant que les points d'arrêts majeurs dans un souci de performance.
Il convient aussi d'assurer une bonne connexion au transport ferré sur la gare de Rognac vers Marseille et demain Aix en Provence. Il convient aussi de prendre en compte la proposition de la commune de Rognac qui souhaite la création d'un parking de stationnement plus important aux abords de la gare pour canaliser la forte pression de places de la clientèle ferroviaire.
<u>La relation Salon de Provence-Marseille n'est pas à niveau en termes d'offre de services. Idem pour celles vers les pôles de l'Est Etang de Berre.</u>
Les études récentes ont permis d'estimer sur la relation « Salon de Provence-Marseille » le trafic journalier à un peu moins de 4 000 voyages.
Sur les lignes régulières TC, le trafic est de 40 voyages. Un trafic modeste pour un service qui oblige à transiter par Vitrolles et suivre la N113.
La part du train est d'environ 6% (avec près de 230 voyages journaliers).
L'objectif est de capter le double de voyageurs.
Offrir une offre directe vers le pôle des Aymards à court terme !
Passer de 230 à 500 déplacements journaliers dans les 2 sens en train.
Mais en attendant une offre ferrée performante, l'offre en autocar express est à imaginer.
On estime sur l'arc Salon de Provence-Vitrolles-Marignane le flux quotidien 2 sens à 10 500 déplacements tous motifs.
Les TC sont faiblement attractifs avec une part de marché de 1%.
Le Département avec le concours d'Agglopole Provence propose :</td></tr>
</table>

	▪ une desserte Nord/Sud vers Vitrolles ▪ une desserte vers l'aéroport et la gare TGV L'objectif est de consolider ces dessertes par une offre ▪ Plus rapide pour être attractive ▪ Orientée vers les pôles d'activités ▪ Intégrée dans le cadre de PDE sur les sites majeurs d'emplois ▪ Adaptée en ajustant les tracés à la demande au regard d'une clientèle massivement composée d'actifs **9.4 Des liaisons vers la CPA suivant le pôle relais de Lambesc à étoffer sur un couloir « Salon de Provence-Pelissanne-Lambesc vers Aix et les Milles »** Sur l'axe Salon de Provence-Pelissanne-Lambesc, un service est à organiser en correspondance avec la ligne de la CPA « Lambesc-Aix » pour proposer un service adapté aux besoins des étudiants et actifs. Des extensions sur les Milles et à moyen terme vers le pôle d'échanges de Plan d'Aillane est à anticiper depuis Salon de Provence. Parallèlement, la ligne 16 du réseau CAR13 pourrait servir d'appui à une desserte plus performante notamment pour les communes du Sud d'Agglopole Provence telles que La Fare les Oliviers. Favoriser les relations avec la CPA et le pôle des Milles est une priorité qui peut aussi trouver une réponse dans le développement de la ligne ferrée entre Rognac et Aix en Provence.
4. Maître d'ouvrage principal	Le Département a la compétence en matière d'organisation des transports publics « inter communautaires »
5. Partenaires de l'opération	Agglopole Provence conforte son partenariat avec le Département et initier un cadre de relation avec les AOT voisines : CPA et Ouest Provence
6. Montant de l'action sur 10 ans	9.1 Participation et contribution au Syndicat mixte des transports métropolitains des Bouches du Rhône 9.2 Améliorer l'offre TC sur le corridor Istres-Salon de Pce 9.3 Mettre à niveau l'offre TC sur l'axe Salon de Pce-Est Etang de Berre-Marseille 9.4 Etoffer l'offre TC sur le couloir Aix-Lambesc-Salon de Pce Le financement du point 9.1 s'élève sur la période à 700 000€. Les points 9.2, 9.3, 9.4 et 9.5 afin d'améliorer l'offre interurbaine métropolitaine sont estimés à 2.7M€ sur la période. Le montant alloué correspond à un renforcement significatif de l'offre de kilomètres.
7. Contexte de mise en œuvre	Développer l'offre en TC sur la Communauté mais également sur les bassins voisins
8. Horizon de déclenchement	Une action de court terme à l'horizon 2008
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Evolution de l'offre TC ▪ Evolution de la fréquentation des TC ▪ Evolution des parts modales des migrations pendulaires ▪ Evolution des cartes d'abonnements hebdomadaires (déplacements actifs)

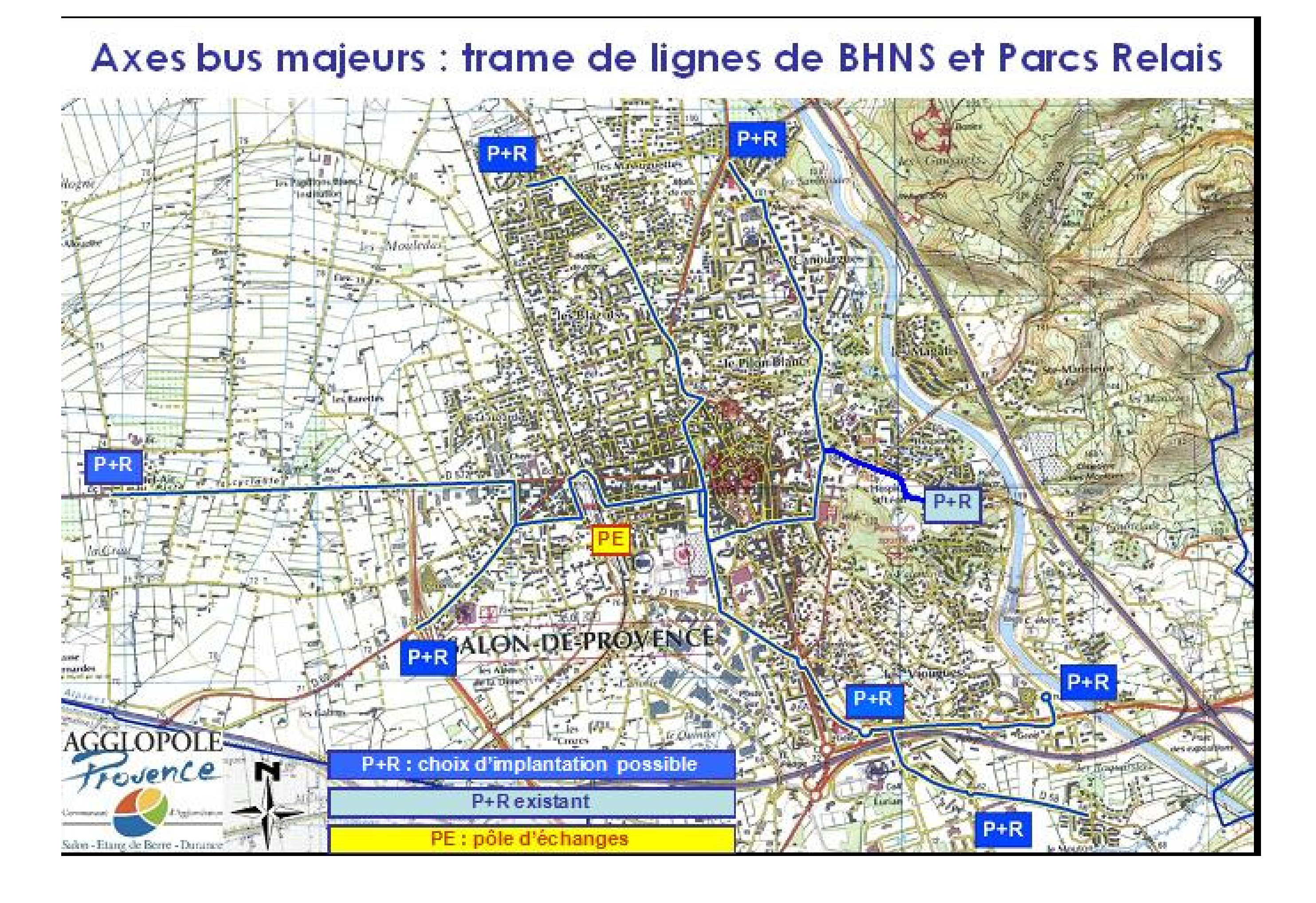
10. Impact attendu	**➔ Déplacements**	**☺☺ … Renforcer l'attractivité des TC dans les déplacements**
	➔ Comportements	**☺ … Action indirecte sur les habitudes**
	➔ Environnement	**☺ … Des volumes de déplacements « modestes » à capter**

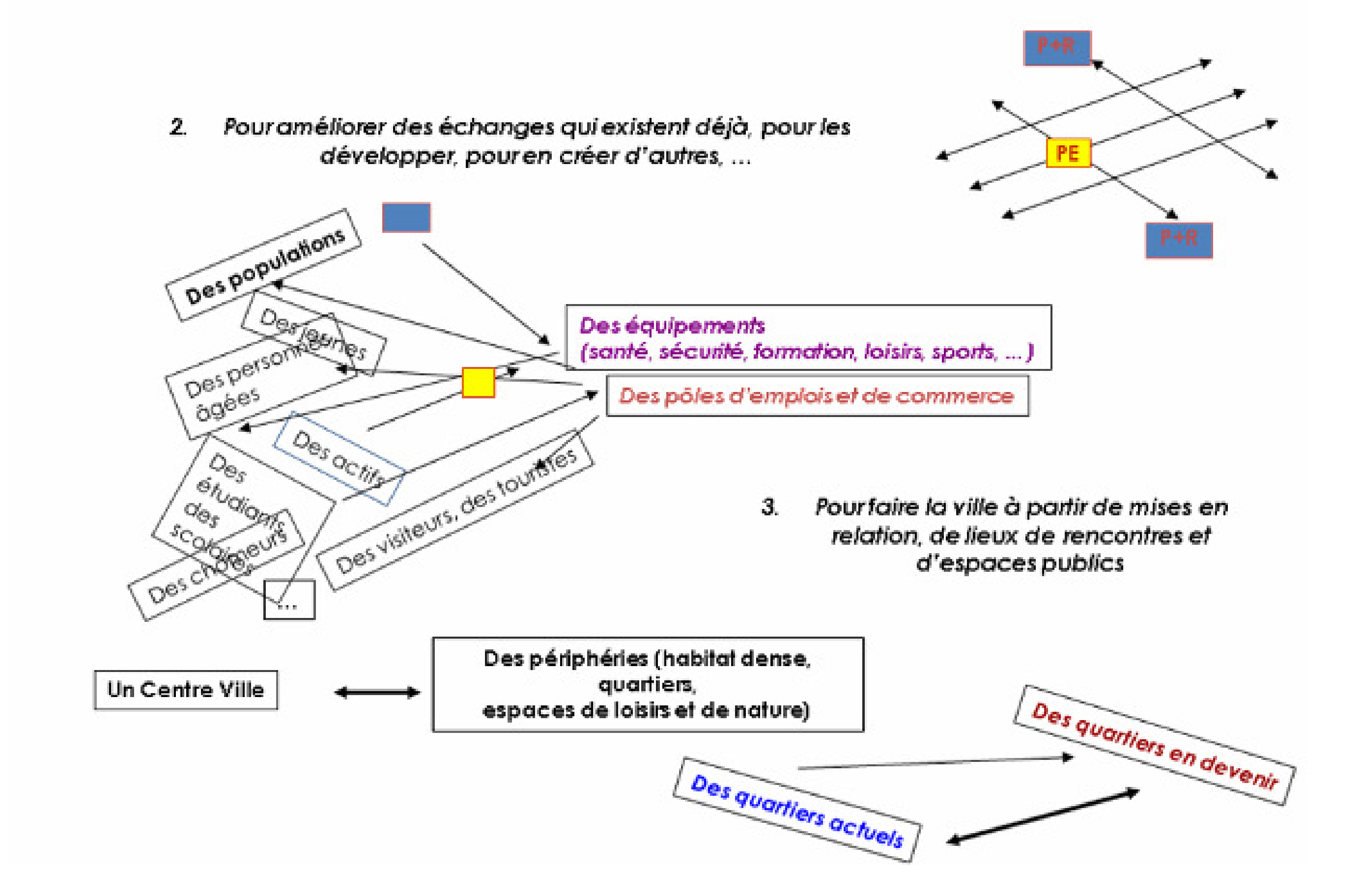
Action 10 : Constitution d'un groupe de travail sur l'aménagement d'un réseau en site propre sur Salon de Provence

1. Contexte et situation de référence	L'offre TC dans Salon de Provence est aujourd'hui exposée aux aléas du trafic automobile notamment par l'absence de couloirs bus sur la commune. En conséquence la vitesse commerciale des bus est réduite en heures de pointe. C'est l'attractivité du service qui est globalement affectée.
2. Buts et enjeux	L'objectif est ici de garantir la qualité et la compétitivité des TC tout particulièrement dans Salon de Provence. A ce titre, des axes bus sont à aménager avec des priorités aux carrefours, des couloirs bus dans les zones à concurrence automobile. L'aménagement de couloirs bus exige une densité de services et pose des contraintes sur les gabarits des voies Un projet de site propre est également un projet de requalification urbaine.
3. Contenu de l'action	**10.1 La priorité aux TC : mise en place d'un groupe de travail autour de la réalisation de ligne bus à haut niveau de service BHNS** Ce type d'aménagement peut suivre différents rythmes de mise en œuvre et épouser diverses caractéristiques. ▪ Insertions facilitées dans le flux routier ▪ Commande embarquée des feux tricolores ▪ Création couloirs bus; ▪ Mise en place de lignes à Haut Niveau de Service sur Salon de Provence Ce développement de l'offre protégée revient à consolider et cibler les dessertes suivantes : ▪ Les quartiers à densité de population au Nord de la commune ▪ La desserte du futur pôle commercial et des zones d'activités ▪ La relation centre ville et les quartiers Ouest prochainement urbanisés ▪ La traversée du centre ville ▪ Les liaisons Nord-Sud sur la commune ▪ Les axes de desserte des futurs Parcs Relais **<u>Définition d'un transport collectif en site propre ou TCSP ?</u>** (Circulaire DTT du N°2001-51 du 10 Juillet 2001) « *Les TCSP peuvent être ferrés ou routiers. Les modes ferrés (métro, VAL ou tramway) sont caractérisés par une voie, des équipements et un matériel roulant spécifiques et par la réservation d'une emprise dédiée à la circulation du TCSP. Ne sont pas prises en compte les dessertes du réseau ferré national. Les modes routiers peuvent être guidés ou non.* *Le TCSP est caractérisé par la continuité du haut niveau de service offert (fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale...) garantissant aux clients un service de qualité, caractérisé par une bonne vitesse commerciale et une régularité de passage sur toute la longueur d'une ligne. Cette qualité de service est obtenue grâce à des emprises réservées au transport collectif, inutilisables et non franchissables par les voitures particulières sur la majeure partie du tracé, mais aussi grâce au*

	système d'exploitation spécifique qui l'équipe (système d'aide à l'exploitation et à l'information, équipement des stations, régulation centralisée ou non). Ne sont considérés comme TCSP que les opérations réalisées par barreaux complets de plusieurs kilomètres. *□ Le TCSP se distingue donc d'aménagements ponctuels de carrefour ou de voirie de type « voie réservée » destinés à apporter une amélioration locale avec pour objectif principal, sinon exclusif, d'accroître la vitesse commerciale. »* Le TCSP est un système global reposant sur quatre piliers : ▪ une infrastructure : voirie dédiée et stations de qualité ▪ un véhicule : bus, "mégabus", bus guidé, tramway sur pneus ou sur rails, tram-train, métro ▪ des systèmes d'aide à l'exploitation (régulation, priorité aux feux...) et d'information des voyageurs ▪ une restructuration du réseau et l'intermodalité entre réseaux Au regard de la population de la Communauté d'Agglomération, le bus semble être la solution la plus adaptée, en particulier le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). **Les caractéristiques d'un service BHNS :** Les lignes de BHNS se caractérisent par une qualité de service accrue : ▪ des autobus à capacité élevée; ▪ des autobus accessibles à tous les usagers ▪ une régularité et une ponctualité garantie ▪ une cadence élevée ▪ des arrêts bien équipés et accessibles ▪ une information complète et en temps réel des usagers ▪ une amplitude horaire élargie ▪ des correspondances assurées ▪ démarche qualité voire une normalisation ▪ des véhicules confortables Cela se traduit par : ▪ une vitesse commerciale élevée et constante ▪ plus de productivité ▪ plus de clients ▪ des économies pour la collectivité.
4. Maître d'ouvrage principal	Le groupe de travail serait conduit par Agglopole Provence en relation avec la ville de Salon de Provence. Pour la mise en place des mesures, on imaginera une maîtrise d'ouvrage partagée entre ▪ Agglopole Provence concernant l'organisation des dessertes ▪ La Ville de Salon de Provence concernant les questions de voirie
5. Partenaires de l'opération	A terme, les partenaires institutionnels, la Région et le Département, peuvent contribuer au financement d'un dispositif de TC « moderne ».
6. Montant de l'action sur 10 ans	Le coût d'un équipement BHNS est largement inférieur aux TCSP plus lourds tels que le tramway mais reste important au regard du budget de la Communauté d'Agglomération. Les coûts prévisionnels sont difficiles à chiffrer tant les ratios au km peuvent différer d'une ville à l'autre. En effet, les équipements peuvent être très différents : marquage au sol ou séparation complète de la voie par des îlots ; réaménagements des carrefours et mise en accessibilité des stations… Les estimations s'appuient sur un ratio d'environ 3 millions d'euros au km aménagé pour la mise en place d'un BHNS sur Salon de Provence. En parallèle, d'une manière générale le ratio Recettes/Dépenses (R/D)

7. Contexte de mise en œuvre	▪ Une offre TC urbaine et communautaire densifiée et une offre ferrée de qualité. ▪ Une politique de stationnement qui correspond à une priorité aux TC en ville.	
8. Horizon de déclenchement	Les études et la constitution du groupe de travail peuvent démarrer dans les 3 ans. La mise en service d'un réseau « protégé » peut se projeter à l'échéance du PDU sur des sections de lignes.	
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Mise en place d'un groupe d'étude ▪ Nombre de kilomètres « protégés » ▪ Nombre de km de site propre ▪ Vitesse moyenne sur le réseau ▪ Fréquentation et offre par ligne sur le réseau	
10. Impact attendu	➔ **Déplacements**	**☺☺☺ … Confère la priorité aux TC dans les déplacements**
	➔ **Comportements**	**☺☺☺ … Contraint sur les habitudes de déplacements**
	➔ **Environnement**	**☺☺… Un projet de transport de dimension « urbaine »**





Action 11 : Densification de l'offre ferrée communautaire articulée sur un Pôle d'Echanges sur Salon de Provence

1. Contexte et situation de référence	Agglopole Provence bénéficie d'une couverture ferroviaire en terme d'équipements que l'on qualifiera d'intéressante et qui ouvre débat à la fois sur l'accessibilité externe mais aussi interne. L'actuelle desserte ferrée se signale par des inégalités de desserte et des enjeux de connexion. Le bassin est traversé par 2 lignes : Marseille- Salon de Provence-Cavaillon-Avignon et Marseille-Miramas-Arles. Ces lignes desservent 6 gares : Rognac, Berre, St Chamas, Salon de Provence, Lamanon et Senas avec une offre intéressante. ▪ 35 trains sur Rognac dont une dizaine sur Berre et St Chamas ▪ Une 20aine de TER sur Salon de Provence plus des navettes vers les services grandes lignes de Miramas. On note des performances modestes concernant les temps de trajet avec de larges amplitudes sur une même relation : entre Salon de Provence et Marseille « au mieux 42mn » au « pire 90mn ». La liaison « Rognac/Marseille » est la 1ère relation tournée sur Agglopole Provence avec 125 000 voyages annuels dans les 2 sens. Salon de Provence est plus tourné sur Marseille que sur Avignon avec 57 000 voyages an contre 14 000 à l'image des migrations pendulaires. Miramas, est aujourd'hui une gare majeure pour les habitants d'Agglopole Provence. En revanche, on recense une trame de gares 2aires sur Berre, St Chamas, Lamanon et Senas. Des gares inadaptées, mal desservies et faiblement intermodales.
2. Buts et enjeux	La question ferroviaire est centrale dans l'offre actuelle et future de transport public dans la Communauté. **Relier de manière efficace en transport public le bassin Agglopole Provence et notamment Salon de Provence avec le cœur de l'AMM.** **Une offre que l'on espère de qualité, fiable et régulière et articulée sur les trames TC urbaines sur Salon de Provence en particulier autour d'un pôle d'échanges fonctionnant en P+R d'agglomération.** Une gare de cœur de bassin sur Salon de Provence avec une offre et un statut à renforcer. En effet, la stratégie de « desserte concentrée en particulier sur Salon de Provence » exige une complémentarité entre les réseaux urbains et interurbains, ferrés et routiers. ▪ Cela revient à affirmer la vocation de desserte lourde ferroviaire à vocation métropolitaine. ▪ Cela signifie la volonté de confier aux autocars et autobus les dessertes de proximité. ▪ Cela affirme la fonction des pôles d'échanges ou de gares de bassins
3. Contenu de l'action	**11.1 Offrir une desserte ferroviaire « armature » sur les plans métropolitain et communautaire : une offre rythmée sur Salon de Provence-Rognac-Marseille** L'offre actuelle est à renforcer sur des segments horaires le matin vers Marseille et à rééquilibrer en fin de journée au regard des intervalles des horaires des services. Les propositions suivantes sont envisagées par la Région et la SNCF. ▪ **Sur Salon de Provence, l'objectif est de cadencer le service** aux 30mn en pointe entre Salon de Provence et Marseille

- Entre **Marseille-Rognac**, les trains seraient rythmés aux 20mn en pointe

Un renforcement de la desserte qui suggère sur Salon de Provence des aménagements de voies pour gérer les terminus des trains TER.

11.2 Aménager un pôle d'échanges sur Salon de Provence

Cet équipement doit permettre de rapprocher Salon de Provence à Marseille à l'échelle métropolitaine mais également à Cavaillon et Miramas.
La mutation de la gare de Salon de Provence en un pôle d'exigence pose comme contrainte une desserte de qualité en TC avec la desserte systématique de la gare sur le réseau des Autobus Auréliens

- Une desserte autocar « rabattue » dans des objectifs de correspondance et complémentarité
- Une offre de stationnement confortable afin d'assurer le « succès » de cet équipement
- Une exigence de niveau de desserte qui rend attractive le service ferré pour des déplacements quotidiens mais aussi « non réguliers »
- L'objectif est de proposer une desserte « soutenue » aux heures de pointe.

Une desserte au service des migrants métropolitains plutôt « sortants » mais également à celui des actifs tournés sur Salon de Provence.
L'aménagement d'un pôle d'échanges sur Salon de Provence conditionne la desserte interne et externe d'Agglopole Provence.
Cet équipement doit permettre de rapprocher Salon de Provence à Marseille à l'échelle métropolitaine mais également aux pôles de Cavaillon et Miramas.

11.3 Salon de Provence desserte TGV : rêve ou réalité?

Salon de Provence desservi par des TGV, au départ de Miramas, est une solution possible à condition que la volonté politique relaie cette ambition.
Une perspective qui renvoie à un vrai programme ambitieux pour l'axe « Avignon-Cavaillon-Salon de Provence-Miramas –Marseille ».
Un faisceau de desserte qui s'organiserait sur des Pôles d'échanges à Salon de Provence et Cavaillon.
Cela sous entend des logiques de rabattement des bassins versants sur les gares devenus pôles de correspondance vers ces 2 gares.
Une desserte TER fréquente et de qualité est imaginable et à accoupler avec la desserte TGV.
En résumé, les bases d'un véritable projet de desserte sont présentes.

11.4 Améliorer le confort et l'accès de la gare de Rognac

Agglopole Provence bénéficie d'une gare structurante sur Rognac qui draine un flux conséquent.
Il convient de conforter ses abords en termes

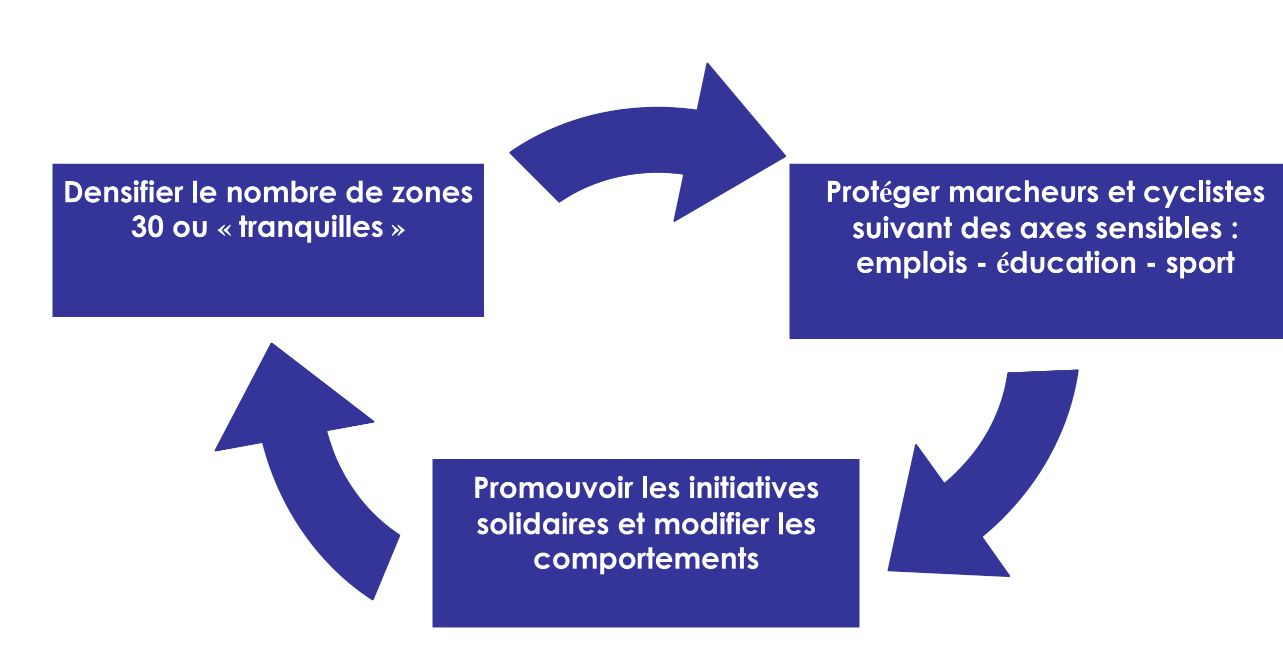
- de confort au regard des cheminements au droit du parvis « à requalifier »
- d'accès TC avec une logique d'amélioration des interfaces en termes d'horaires et correspondance avec les trains
- de capacité en matière de stationnement à proximité ou bien en entrée de ville ; cela revient alors à imaginer une desserte à l'aide de navette pour rejoindre .a gare. Elle épouse le statut de gare de bassin des communes du Sud d'Agglopole Provence mais aussi de l'Ouest de la CPA

11.5 En train de Rognac … vers l'Arbois, les Milles et Aix

Le maillage ferroviaire à l'échelle métropolitaine invite à reconsidérer la liaison ferroviaire Rognac-Aix par Velaux vis-à-vis des projets de Pôle d'échanges sur les Milles et de la desserte de la gare de l'Arbois.
La ligne est actuellement empruntée par des trains de fret avec un trafic annuel qui devrait doubler.
Le nombre de trains journaliers va passer de 3 à 7 trains jour à 16 trains jour dont 9 en période de nuit
La fermeture pour cause de chantier de doublement de la ligne Aix-Marseille a également entraîné un report de trains sur cette ligne.
En termes d'exploitation, la réouverture de la ligne peut s'accompagner de trains au départ de Salon de Provence.
Une question émerge de cet aménagement : quelles sont les possibilités d'une tête de ligne à Salon de Provence permettant d'offrir une liaison Salon de Provence – Rognac - Les Milles vers Aix.
Des réflexions en cours sur le Pays d'Aix envisagent de greffer cette ligne sur la gare de l'Arbois.
L'enjeu réside dans la connexion entre les pôles Etang de Berre et des Milles soit les 2 principales poches d'emplois hors Marseille du Département.

4. Maître d'ouvrage principal	En préambule, on rappellera que l'offre ferroviaire relève de la compétence de la Région PACA. La SNCF est l'exploitant du réseau dont la domanialité est sous la tutelle de Réseau Ferré de France. Une donne qui conditionne le développement du réseau.	
5. Partenaires de l'opération	Le projet de pôle d'échanges est une opération Ville-Région-RFF-SNCF Agglopole Provence à travers la desserte TC contribue à l'activation et valorisation de ce projet.	
6. Montant de l'action sur 10 ans	11.1 Offrir une desserte armature ferrée (non comprise dans le PDU) 11.2 Aménagement d'un pôle d'échanges sur Salon de Pce : 4,0M€ 11.3 Salon de Provence desserte TGV (non comprise dans le PDU) 11.4 Améliorer le confort et l'accès de la gare de Rognac : 0,5M€ 11.5 En train de Rognac … vers Aix (non compris dans le PDU) Au total : 4,5M€ Le projet de pôle d'échanges est un cofinancement entre la Région, RFF, la SNCF et la ville de Salon de Provence. La réouverture de la ligne Rognac-Aix correspond à un coût d'environ 115M€ qui n'est pas intégré au chiffrage financier du PDU. Le renforcement des dessertes ferrées relève du contrat Région-SNCF sur la mise en circulation des TER.	
7. Contexte de mise en œuvre	Le Développement de l'offre ferrée sur Salon de Provence est indissociable avec l'aménagement d'un pôle d'échanges. La stratégie de « desserte concentrée sur Salon de Provence » exige une complémentarité entre les réseaux urbains et interurbains, ferrés et routiers. ▪ Cela revient à affirmer la vocation de desserte lourde ferroviaire à vocation métropolitaine. ▪ Cela signifie la volonté de confier aux autobus les dessertes de proximité.	
8. Horizon de déclenchement	Le projet de pôle d'échanges et la mise à niveau de la desserte ferrée sont déjà en cours de réflexion. Une étude de programmation est en cours fin 2007. La réouverture de la voie ferrée Rognac-Aix s'inscrit dans des échéances de Contrat de Projet Etat Région.	
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Offre de places de stationnement sur le pôle d 'échanges et fréquentation ▪ Evolution de l'offre ferroviaire et fréquentation ▪ Ventes de titres multimodaux	
10. Impact attendu	➔ Déplacements	☺☺ … Transport public de masse
	➔ Comportements	☺ … pas d'effet ou mesure « directs » sur les habitudes de déplacements
	➔ Environnement	☺☺… Un projet de transport au service du développement durable

ORIENTATION « VALORISER LES OFFRES DE TRANSPORTS ALTERNATIVES »



Affirmer dans l'action la volonté de proposer des conditions de déplacements pour les jeunes, les PMR, les anciens… sûres et sans obstacles, de rendre les pratiques douces plus « sûres ». En d'autres termes

- **limiter la mortalité sur les routes**
- **réduire les conflits en ville**
- **former et informer pour changer les habitudes**

➔ **Compétence**

La mise en œuvre des opérations relève d'une compétence soit communale, soit départementale en tant que gestionnaire des voiries. Toutefois, la Communauté d'Agglomération peut impulser ce type d'opérations.

➔ **Impact**

Les objectifs de cette mesure consistent à rendre la pratique du vélo plus aisée et de favoriser les initiatives solidaires (covoiturage, auto-partagée…)

➔ **Cohérence**

Le dispositif est un élément d'un ensemble de mesures qui visent à briser l'hégémonie de la voiture. Il vient conforter un arsenal de mesures qui se donnent à lire dans les domaines précédents.

➔ **Programmation**

Les mesures correspondantes s'égrènent du court au moyen terme.

➔ **Les grands chantiers « associés »**

- Aménagements cyclables Bandes ou pistes cyclables vers les lieux générateurs de déplacements notamment les établissements scolaires
- Autoriser les contre-sens cyclables
- Réalisation de places de stationnement sécurisées pour les 2 roues (quotas à fixer)
- Développement de Vélobus et Pédibus à l'ensemble des communes du territoire avec une structure de coordination et de soutien du dispositif;
- Développer les aires piétonnes
- Guide pratique de mobilité douce et une cartographie du réseau
- Proposer des vélos pour les employés communaux et intercommunaux
- Inclure des normes de stationnement 2 roues dans les PLU et POS
- Une ville sans obstacle pour les PMR (cartes d'accessibilité)
- Mise en place de services de livraisons à domicile (hypermarchés, associations de commerçants …)

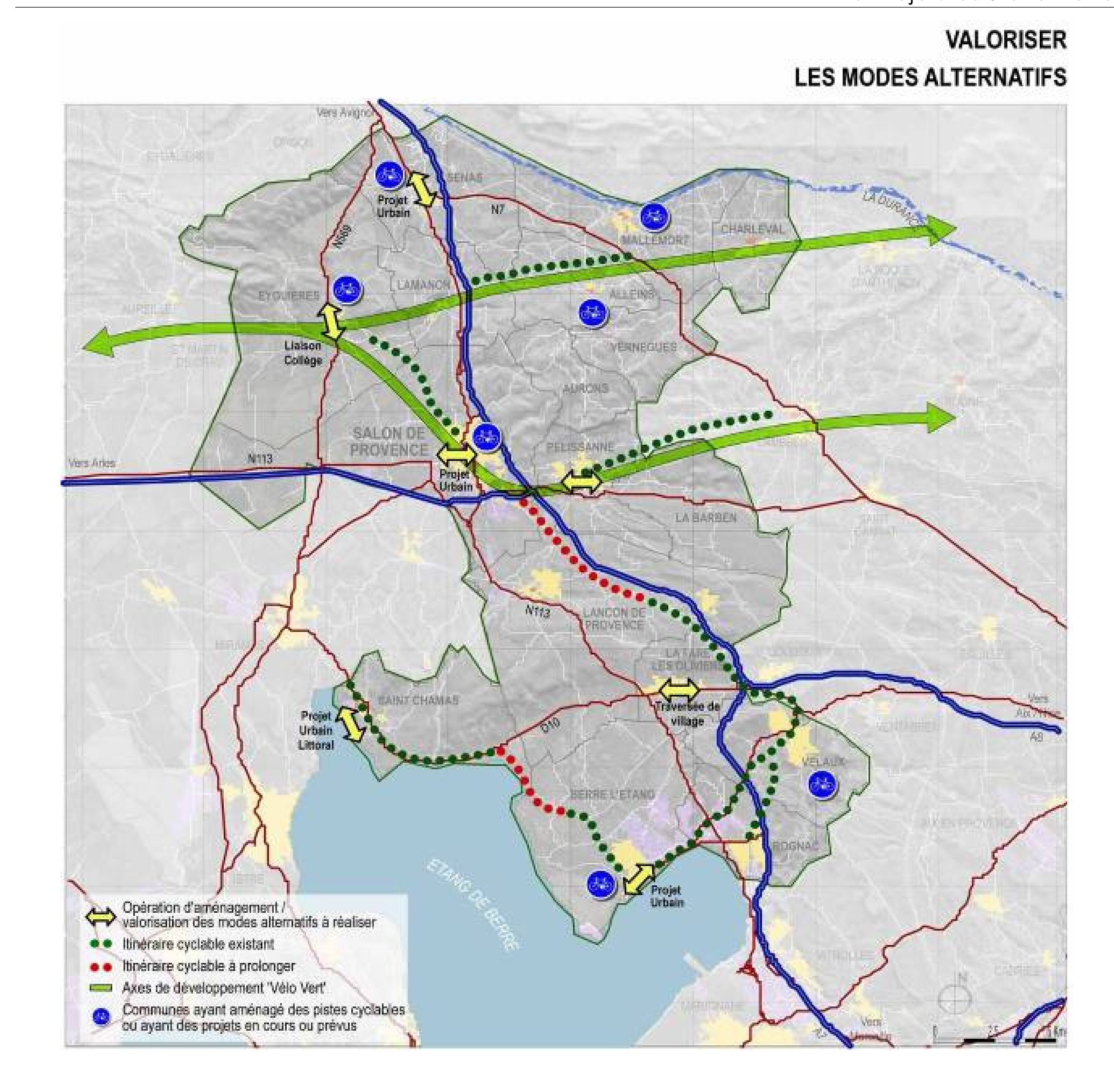
➔ **Le rôle d'Agglopole Provence**

La mission de la Communauté est de faire levier à l'usage des modes alternatifs au côté des communes.

➔ **Les coûts des 3 actions associées**

La mise en chantier de l'orientation 4 s'articule sur 3 fiches actions.
Le montant de ces mesures est conditionné par la nature et la densité des équipements offerts. Il est estimé à environ 3M€.

Orientation 4	Valoriser les modes alternatifs	2,87M€
Action 12	Modifier les pratiques quotidiennes de déplacements	0,55 M€
Action 13	Mise en place d'un projet pédagogique de sensibilisation des jeunes à la sécurité dans les transports et aux impacts sur l'environnement	0,35 M€
Action 14	Promotion des modes doux dans les villes d'Agglopole Provence	1,97 M€



Action 12 : Modifier les pratiques quotidiennes de déplacements

1. Contexte et situation de référence	La voiture domine massivement les déplacements domicile-travail. La disponibilité de places sur le lieu d'emplois, l'éloignement entre le domicile militent en faveur de l'automobile. Un outil s'offre aux AOT : le PDE ou Plan de Déplacement Etablissements ou Administrations (PDA). Un PDE est désormais une démarche réglementaire et non plus volontaire entreprise par un employeur en vue de faciliter les déplacements de ses employés. **Désormais, les PDE sont rentrées dans une phase « active ».** **En effet, dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère, ils sont désormais obligatoires à partir de 2006 (sur 3 ans) pour les établissements privés et publics de + de 250 salariés.** Sur Agglopole Provence, la ville de Salon de Provence s'est engagée dans un PDE, et ce, bien avant le PPA. Le PDE d'Eurocopter est également en cours.
2. Buts et enjeux	**Les objectifs du PDU suivent 2 grands principes** **1. La mise en en œuvre le Plan de Protection de l'Atmosphère** **2. la promotion de l'initiative solidaire pour favoriser les pratiques modales « alternatives » à un niveau « exemplaire »** Cela revient notamment à ▪ Concerter, informer, dialoguer et ébaucher les conditions de mise en œuvre pratiques de déplacements adaptés des salariés dans une logique multi modes. ▪ Consolider des opérations déjà existantes en matière de sensibilisation et d'information auprès du public
3. Contenu de l'action	**12.1 Les PDE : une contrainte du PPA, un objectif du PDU !** **➔ Un PDE pour quoi faire ?** *Le PDE est un outil à disposition des entreprises pour une optimisation et une meilleure gestion des déplacements des salariés. Il permet de favoriser les transports alternatifs à la voiture.* **➔ Les outils des PDE** Fruit d'une étude et d'une concertation avec les salariés pour affiner les besoins et moyens à développer, une batterie de mesures sont susceptibles de faciliter les déplacements de son personnel et de modifier les habitudes des employés ▪ Encourager l'utilisation des transports collectifs ▪ Faciliter le covoiturage ▪ Faciliter les déplacements 2 roues ou à pied interne et externes ▪ Optimiser la gestion du stationnement en limitant les capacités La Loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" prévoit d'organiser un service de conseil en mobilité auprès des entreprises et des particuliers. Cette prestation est à assurer par l'Autorité Organisatrice de transport sur son territoire de compétence. Les entreprises publiques et privées et les établissements scolaires pourront trouver auprès d'Agglopole Provence l'assistance et les compétences nécessaires au bon déroulé de leur futur Plan de Déplacements ;

➔ Le PDE de la ville de Salon de Provence : une action à porter

La ville de Salon de Provence s'est engagée dans un PDE.
Cette démarche a mis en avant les éléments suivants :

- la primauté de la voiture avec 55% de part de marché devant la marche 25%,
- l'usage modeste des TC avec seulement 2%
- les covoitureurs sont 6%
- les vélos représentent 5% contre 4% pour les autres 2 roues

Une captivité à la voiture qui accompagne des temps de parcours modestes. Il demeure que 41% des agents sont prêts à modifier leurs pratiques.
Restent à définir les modalités et conditions de cette évolution.
Sans rentrer dans le détail des propositions avancées par les responsables de la mission, le PDU est l'occasion d'affirmer une volonté de modifier les habitudes tout en offrant des solutions alternatives de qualité.
Demeure ici un champ d'intervention majeur pour le PDU sur Salon de Provence mais aussi sur l'ensemble des communes à travers la liste des établissements soumis aux exigences de l'arrêté préfectoral.

12.2 Une centrale de mobilité pour mieux se déplacer dans et hors de Agglopole Provence : une obligation légale

Agglopole Provence a déjà développé une offre TC qu'elle souhaite renforcer.
Développer une offre performante est une chose, la faire connaître en est le complément indispensable.
A ce titre, il est proposé la mise en place d'une centrale d'informations et mobilité sur les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (bus, train, vélo, marche à pied, covoiturage...)
Ce service est le complément nécessaire pour faciliter les déplacements « non automobiles » dans et hors l'agglomération.

Quelle ligne de bus dois-je prendre et combien faut-il de temps pour aller au travail, à la piscine, au cinéma ?
Je voudrais faire du covoiturage, comment faire ?
Combien coûte la location d'un vélo ?...

Pour répondre à toutes ces questions, la centrale dispose de toutes les informations sur les dessertes en transports publics de l'agglomération (horaires et trajets des trains, bus et cars), les itinéraires cyclables, les services d'une vélo-station et qui peuvent également organiser un covoiturage.
Un service géré par la communauté mais qui fait appel aux partenaires Autorités Organisatrices des Transports voisines et exploitants.

- Participer à la structure d'échanges et de mise en commun des informations existante sur l'AMM : « le Pilote »
- Informer sur l'offre existante et les solutions alternatives aux usagers;
- Publier un guide de la mobilité recensant notamment ces solutions;
- Aider les entreprises à établir leur PDE;

12.3 Des mobilités professionnelles dans les collectivités et sur les réseaux TC plus respectueuses de l'environnement

➔ Des véhicules « sobres » pour la Communauté

La communauté d'agglomération a un nouveau contrat de mise à disposition de véhicules qui assure un renouvellement total du parc sous trois ans. Ce marché comprend des véhicules de très petit gabarit rejetant moins de 110 grammes de CO² par kilomètre et des véhicules GPL pour les autres gabarits : citadines et utilitaires.

➔ Des service publics propres

Agglopole Provence souhaite tester l'utilisation de carburant alternatif pour l'exploitation des services publics qu'elle assure (TC, bennes à ordure …).

12.4 Agglopole Provence, encourager l'autopartage

L'autopartage consiste en un service de voitures partagées en multipropriété qui prend la forme d'une location de véhicules avec une facturation à la minute et au kilomètre pour des personnes ou des entreprises ayant souscrit au préalable un contrat d'abonnement. Les utilisations peuvent donc être de très courtes durées.
L'utilisation type dure 5 heures pour 50 kilomètres. Ce sont des trajets qui ne peuvent pas être réalisés en taxi ou en voiture de location. L'autopartage permet à ceux qui n'utilisent qu'occasionnellement leur voiture (moins de 8.000 km par an) de se passer totalement de l'achat et de l'entretien d'un véhicule et ce pour un coût inférieur à celui qu'ils auraient à payer en tant que propriétaire d'un véhicule.
Toutes les études conduites en France et à l'étranger montrent qu'une voiture partagée en remplace au moins 6 personnelles et que les abonnés à de tels services utilisent plus la marche, les modes doux et les transports en commun.
L'objectif est de mettre en place un système de location qui libère les populations des centres anciens de l'obligation de posséder une voiture.
Ce dispositif permet de disposer après réservation d'une voiture. Il s'agit d'un système de véhicule partagé entre des adhérents.
Il demeure le faible poids de population de Salon de Provence qui en fait un site difficile pour le développement d'un tel service. Selon TMS, qui assure le développement de ce service, il est estimé à moyen ou long terme qu'un parc de 8 véhicules pourrait être déployé dans le centre de Salon de Provence pour un objectif de 120 abonnés. Au total, c'est une cinquantaine de voitures individuelles qui seraient retirées du centre ville.
Une opération qui se veut solidaire ; Elle doit permettre l'accès aux transports et à la mobilité nécessaire à l'insertion sociale et professionnelle des publics jeunes et adultes.
Agglopole Provence s'engage dans la promotion de **l'autopartage,** une autre manière de vivre en ville sans un véhicule personnel.

12.5 Sensibiliser sur la thématique « déplacement et environnement »

Les outils pédagogiques et des opérations de sensibilisation sont déjà développés par Airfobep dans les établissements scolaires.
Une action à consolider et à élargir.
Agglopole dans le cadre du PPA s'engage à définir une politique

	de mise en place de mesures favorables aux TC et à la limitation de l'usage de la voiture à l'occasion de dépassement des pics de pollutions : libre accès aux TC, stationnement résident gratuit
4. Maître d'ouvrage principal	Entreprises, administrations portent les projets PDE. La Communauté prend en charge conformément à la loi la centrale de mobilité : soit l'information multimodale.
5. Partenaires de l'opération	Dans le cadre des PDE, Agglopole Provence encourage la mise en place en proposant un soutien technique aux porteurs de projets. L'Ademe et la Région contribuent à ces opérations. Airfobep participe à la dynamique de sensibilisation et de mesures des impacts du PDU.
6. Montant de l'action sur 10 ans	12.1 Les PDE : une contrainte du PPA, objectif du PDU 0,05M€ 12.2 Une centrale de mobilité : 0,25M€ 12.3 Des mobilités professionnelles sobres : 0,15M€ 12.4 Encourager l'autopartage: 0,05M€ 12.5 Sensibiliser sur la thématique « déplacement et environnement »' : 0,05M€ Au total : 0,55M€
7. Contexte de mise en œuvre (mise en cohérence)	▪ L'encouragement du projet Autopartage est lié à l'action 5 facilitant le stationnement pour ce type de véhicules. ▪ Le renforcement de l'offre de transport alternatif ▪ L'aménagement de bandes et pistes cyclables
8. Horizon de déclenchement	Déclenchement immédiat dans le cadre de la mise en œuvre du PPA
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Nombre de PDE réalisés ▪ Evolution des parts modales par établissements, par destinations ou zones d'emplois

10. Impact attendu	➔ Déplacements	☺☺ … Affecte les flux en qualité et en quantité
	➔ Comportements	☺☺☺ … Mise en place d'un dispositif pour changer les habitudes de déplacement
	➔ Environnement	☺☺… Un dispositif qui impact les habitudes et donc la perception de l'environnement

Action 13 :Sécurisation des déplacements scolaires et sensibilisation des jeunes

1. Contexte et situation de référence	Le bilan diagnostic a mis en évidence un contexte d'accès aux établissements scolaires globalement positif. Les écoliers, collégiens, lycéens sont les principaux marcheurs avec ou sans leurs parents. Aujourd'hui, plus de 60 % des écoliers sont accompagnés en voiture, avec des pointes à 80 % pour certains établissements. Pourtant, la distance moyenne est de l'ordre de quelques centaines de mètres, rarement plus d'un km, soit moins de 15 minutes à pied. Pour le trajet domicile-travail ou les achats, une part croissante des déplacements s'effectue en voiture. Les parents profitent de ces déplacements pour « déposer » leurs enfants à l'école. En outre, par crainte de l'accident, par habitude ou par praticité tout simplement. Les trajets domicile-école à pied ne sont le fait que d'une minorité.
2. Buts et enjeux	**"L'écomobilité scolaire"… Pedibus et Vélobus à pied et en vélo à l'école** Il convient de changer les habitudes ! Agglopole Provence et les communes assurent la promotion de nouvelles formes de déplacements pour se rendre à l'école : ▪ pour éviter les embouteillages, ▪ pour limiter les pollutions associées, ▪ pour freiner le stationnement anarchique Limiter des phénomènes qui sont le lot de nombreuses écoles du bassin. L'objectif est d'inverser la tendance pour que les enfants se rendent majoritairement à pied à l'école en offrant des conditions de sécurité optimales.
3. Contenu de l'action	**13.1 Poursuivre la sécurisation des abords des établissements scolaires** **Dans un rayon de 150m des trottoirs sûrs vers les écoles !** La sécurisation élargie des équipements scolaires est ici affirmée. L'enjeu est de proposer des trottoirs protégés suivant les principaux axes de desserte vers les écoles et établissements scolaires et sportifs. Cela repose sur un audit pour identifier les cheminements à sécuriser dans un périmètre qui dépasse les abords immédiats des établissements. Pour ces derniers des recherches d'itinéraires sont à engager entre les pôles sportifs et les noyaux urbains et résidentiels. Aller plus loin c'est fixer un ambitieux programme de sécurisation des accès aux équipements sportifs. Il s'agit d'offrir des cheminements piétons et vélos sûrs vers les stades, gymnases et piscines ainsi que des arceaux pour le stationnement des vélos. A l'image de la desserte du collège d'Eyguières des solutions « hors routes » suivant des axes dédiés sont à aménager. Agglopole Provence propose et encourage une série de mesures permettant : ▪ de sécuriser les déplacements doux vers les écoles (Pedibus et Vélobus « soutenus ») ▪ de limiter le trafic automobile aux abords des écoles A ce titre, c'est la question de l'offre de stationnement qui est abordé. Il est proposé : ▪ **de limiter et complexifier le stationnement des voitures aux abords des établissements par du mobilier urbain** ▪ **de reporter le stationnement sur des poches de stationnement dans un proche rayon autour des établissements**

- **de rendre impossible les arrêts minute devant l'établissement**

➔ **Les abords des zones scolaires : priorité sécuritaire**

Une mesure majeure consiste à délimiter un périmètre de sécurité autour des établissements soit en supprimant l'accès automobile ou soit en interdisant la circulation à proximité immédiate des établissements aux heures d'entrée et sortie (et ce dans la mesure du possible –confère mesures de fermeture temporaire des rues sur Alleins ou Mallemort).

13.2 Développer des actions pédagogiques sur la sécurité et le développement durable auprès des établissements scolaires

Dans la même optique que les ambassadeurs du tri, Agglopole Provence peut promouvoir, éduquer et sensibiliser les jeunes au développement durable notamment sous l'angle des déplacements.
Condition préalable à tout changement de comportement, la compréhension des problématiques est indispensable. Il s'agit de s'appuyer sur les nouvelles générations pour être vecteur de communication et de changement dans notre manière de se déplacer.
A l'image des actions entreprises lors de la semaine de la mobilité 2007, des opérations comme celle de sensibilisation aux dangers des déplacements scolaires, d'évacuation de cars, d'apprentissage du réseau urbain par le biais de visite des dépôts sont à encourager et développer.
Un guide de transports est à rédiger de manière concertée (entre les AOT pour les règles de sécurité) afin de donner les informations primordiales pour connaître les bons comportements tant en matière de sécurité que de civisme.
Des opérations de sensibilisation peuvent être étendues de l'école élémentaire au lycée selon des axes répondant aux problématiques de chaque âge notamment celui de la sécurité routière pour les plus vieux.
Les scolaires des écoliers aux lycéens sont des cibles privilégiées.
Conception, suivi de réalisation et coordination de programmes pédagogiques suivant 3 champs de formation

- Sur les énergies
- Sur l'environnement (Airfobep participe déjà à des animations sur ce volet)
- Sur les déplacements

13.3 Généraliser Vélobus et Pédibus

Ces opérations relèvent de plan de déplacements vers les établissements scolaires
Etendre ce dispositif à l'ensemble des communes du territoire participe à pacifier les accès aux écoles.

➔ **Mise en place d'une structure de coordination et de soutien du dispositif : Agglopole Provence « levier au dispositif »**

Les études les plus sérieuses et les subventions n'y changeraient rien s'il ne se trouvait sur le terrain des parents bénévoles, des enseignants favorables, une municipalité convaincue et des volontés pour organiser, communiquer, poser les panneaux de circulation, convaincre…
Sur le modèle de Salon de Provence, il s'agit de promouvoir l'usage du vélo à travers un groupe de travail à l'échelle de la communauté.
Agglopole Provence en désignant un **monsieur Pédibus et Vélobus** doit permettre d'inciter et de généraliser ces mesures.

➔ **« Moins de places (pour la voiture), plus de godasses »**

L'animation et l'intéressement à Pedibus voire Velobus passent par une incitation auprès des élèves.
Il s'agit d'organiser des concours entre les classes d'une école et de récompenser par un trophée, la godasse d'or, la classe qui sera venue le plus à pied ou en vélo.
Challenge qui mobilise les parents à travers leurs enfants. Un trophée qui peut changer de classes tous les mois.

➔ **Dotation au financement du balisage des itinéraires Pédibus**

Les opérations Pedibus comme Velobus s'organisent sur des circuits de ramassage. Pour améliorer la sécurité, ces trajets sont à baliser.
Le balisage s'appuie sur des totems qui marquent les points majeurs de regroupement.
L'objectif est de doter les communes d'itinéraires cartographiés et marqués au sol avec un logo type d'esprit communautaire. Un Pédibus commence par un plan pour visualiser les tracés et points de rabattements scolaire.

➔ **Le stationnement vélo sur les écoles : une politique de parcs et arceaux vélos**

Pour encourager l'usage faut il encore pouvoir bien stationner en vélo. L'objectif est de doter les établissements de parcs de stationnement sûrs.

4. Maître d'ouvrage principal	Les opérations précédentes relèvent d'un partenariat entre l'éducation nationale, les parents, les communes et la communauté d'Agglomération.	
5. Partenaires de l'opération	Agglopole Provence propose une assistance technique et financière. L'Ademe et la Région sont « incitateurs » en la matière.	
6. Montant de l'action sur 10 ans	13.1 Poursuivre la sécurisation des abords scolaires : 13.2 Développer des actions pédagogiques sur la sécurité et le développement durable: 13.3 Généraliser Vélobus et Pedibus : Au total :	0,25M€ 0,05M€ 0,05M€ 0,35M€
7. Contexte de mise en œuvre	- Constitution d'un conseil en mobilité - Aménagements cyclables maillés dans les villes - Mettre en place des Plans de Modération de Vitesse - Développer un programme de zones 30	
8. Horizon de déclenchement	A court terme, dès 2008, une assistance « communautaire » au dispositif est à mettre en place au près des communes	
9. Indicateur(s) de suivi	- Nombre de communes intéressées par des opérations Pedibus ou Vélobus - Nombre d'enfants et d'établissements concernés - Linéaire cyclable protégé	

10. Impact attendu	➔ **Déplacements**	**☺☺ … Modifie qualitativement plus que quantitativement les flux**
	➔ **Comportements**	**☺☺ … Affecte significativement les comportements**
	➔ **Environnement**	**☺☺… Un dispositif pour une plus grande convivialité des pôles de vie**

Action 14 : Promotion des modes doux dans les villes d'Agglopole Provence

1. Contexte et situation de référence	Agglopole Provence se signale par une présence significative du vélo dans les déplacements quotidiens. On soulignera les opérations conduites par la ville de Salon de Provence qui propose un schéma vélo et se donne les moyens de développer une pratique à travers une charte cyclable.
2. Buts et enjeux	Faciliter les déplacements cyclables revient à proposer un cadre de vie de qualité où cohabitent les différents modes. Les objectifs du PDU peuvent se résumer dans la volonté d'assurer un « meilleur partage de l'espace public et de la voirie ». Les enjeux associés à cet objectif reviennent à densifier et mailler les équipements cyclables et à aménager des zones 30.

3. Contenu de l'action

14.1 Guide pratique de mobilité douce : itinéraires piétons, vélos et PMR

Ce guide consiste à rassembler l'ensemble des informations pour faciliter les habitants désireux de changer leur manière de se déplacer en laissant plus souvent leur voiture au garage pour aller en ville, pour aller travailler, pour amener ses enfants à l'école ou encore redécouvrir la ville autrement.

- Cartographie du réseau illustrant sur le territoire les « raccourcis », les contre-sens cyclables, les routes touristiques, les lignes pédibus et vélobus, les zones 30, les aires piétonnes, les stationnements, les vélo-stations;
- Présentation des services proposés : accès TC, consignes en gares SNCF, réparations, location, tarifs, …
- Des comparatifs vélo/voiture : impacts environnementaux, temps de parcours, …

14.2 Affirmer une politique cyclable dans les communes à travers des aménagements vers les pôles générateurs

La politique cyclable s'organise suivant des échelles locales et interurbaines.
Le débat actuel renvoie :

- soit à l'aménagement d'équipements dédiés, souvent difficile dans nos rues étroites
- soit à la pacification des espaces de déplacements dans les villes afin de rendre plus aisés et plus conviviaux les déplacements en 2 roues

Le maillage des équipements vélos revient

- d'une part, à assurer la continuité des équipements
- d'autre part, à aménager des zones à vitesse réduite permettant la pratique du vélo

➔ **Une échelle d'objectifs selon des moyens et ambitions**

Il s'agit d'assurer des continuités de desserte entre les centres urbains et les équipements générateurs.
Les équipements sportifs sont « la » cible d'un maillage vélo mais aussi piéton.
L'objectif est de proposer vers les écoles, vers l'ensemble des collèges et lycées des voies réservées. Les pistes cyclables sur Eyguières ou celles de Lurian sur Salon de Provence « font modèles ».
Le traitement également des entrées de ville est une occasion de sécuriser les abords des noyaux urbains et de proposer une alternative modale.
Le maillage des itinéraires vélos s'opère avec soit des équipements dédiés, soit des traversées de zone 30,
La continuité des tracés renvoie également à la possibilité pour les cyclistes d'emprunter les sens uniques



La rue dont un sens est réservé aux cycles doit être systématisée dans les zones 30 et dans les rues où la vitesse réelle pratiquée ne dépasse pas 50 km/h.
Avantageux pour les cyclistes, le contresens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité. Il se met rapidement en place, sans travaux lourds de voirie.
En parallèle, il convient d'appuyer la politique cyclable du Département *<u>suivant des axes interurbains forts en termes d'équipements de loisir, emploi, scolaire. On retiendra les liaisons suivantes :</u>*

- Eyguières Salon de Provence Pélissanne la Barben … vers le château et le zoo… des Alpilles à la Trévaresse
- Senas - Lamanon
- St Chamas et Lançon vers Salon de Provence
- Velaux vers Lançon (route du Val Sibourg)
- L'arc du Sud Durance d'Eyguières à Mallemort

14.3 Réalisation de places de stationnement sécurisées pour les vélos et des places en chaussée pour les motos

➔ **Le stationnement des 2 roues : des places et des quotas**

En matière d'urbanisme, il s'agit d'intégrer la contrainte de stationnement vélo et 2 roues dans les projets résidentiels, de bâtiments commerciaux et professionnels. Concrètement on doit retrouver dans les règlements d'urbanisme, le nécessaire aménagement de places (local à vélo) dans les nouveaux bâtiments.
Une règle à établir : 1 place vélo par logement, 1 place vélo pour 100m² de bureau ou de zone commerciale.

Garer son vélo sur ses lieux d'emplois et résidence ne doit plus être un problème ainsi que sur les pôles de TC majeurs.
Pour les motos, il s'agit de délaisser les trottoirs au profit de places en chaussée matérialisées et dédiées.

Cela exige
- de délimiter des espaces de stationnement en voirie dédiés aux 2 roues.
- de surveiller ces aires de stationnement
- de réprimer le stationnement 2 roues sur trottoir
- d'aménager des équipements sur les pôles générateurs

➔ **Le stationnement vélo sur les lieux publics et d'emplois : des parcs sécurisés**

Pour encourager la pratique du vélo dans ses déplacements quotidiens il convient de proposer des lieux de stationnement « sûrs ».
Il s'agit d'aménager des parcs à vélos fermés à clés sur les principaux lieux de vie et d'emplois.

Les mesures associées :
- Développer les petites unités d'arceaux (quotas de place à fixer)
- Ouvrir des consignes
- Proposer du stationnement vélo dans les établissements scolaires et à proximité des TC

14.4 Développement de voies vertes « en traversée d'Agglopole Provence »

L'objectif est de participer à l'aménagement de voies vertes qui traversent le bassin du pays arlésien au Luberon.
D'une manière complémentaire au projet Nord-Sud « Du Léman à la mer », un axe littoral véloroute relie le Portugal à l'Italie en traversant Agglopole Provence.
Des itinéraires depuis les Alpilles entre Aureille et Eyguières ont été étudiés.
Les tracés emprunteraient pour partie les emprises des anciennes voies ferrées aujourd'hui déclassées.
En effet, l'ancienne voie ferrée, reliant ces 2 villages constitue une infrastructure potentiellement disponible pour l'aménagement d'une liaison cyclable de type véloroute avec sections en site propre (voie verte).
L'objectif est de relier ensuite Eyguières à Mallemort en direction du Luberon, de Salon de Provence ou bien vers le Pays d'Aix par le massif des Costes.

14.5 Une Vélostation sur Salon de Provence

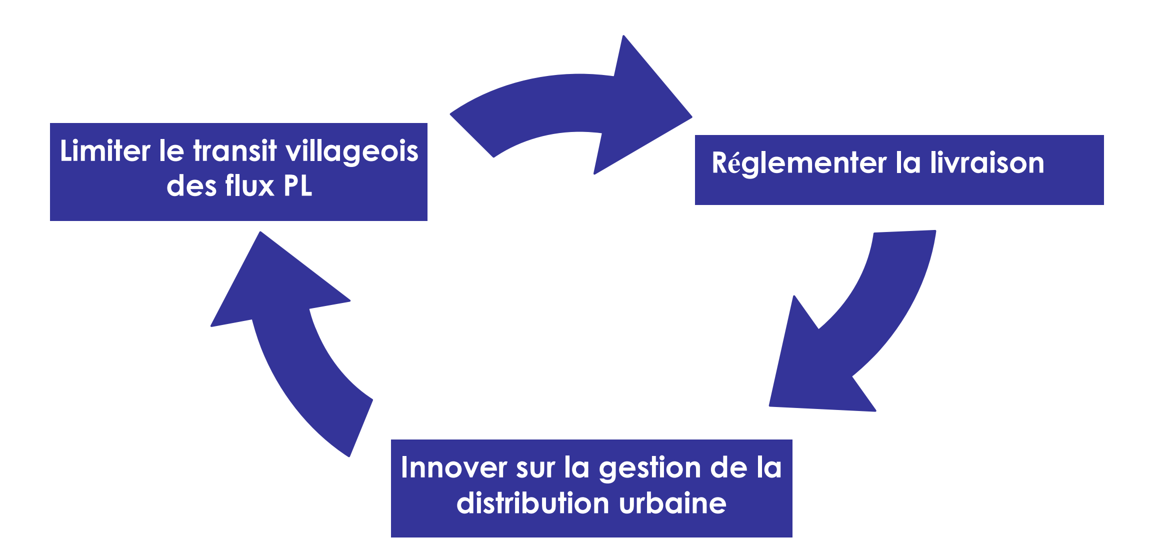
Dans le cadre de la politique cyclable sur Salon de Provence, il est ici projeté l'ouverture d'une Vélostation sur le futur pôle d'échanges.
Il s'agit d'un projet pilote autour des « nouvelles mobilités » Inspirée des "stations service vélo" développées en Allemagne, aux Pays-Bas, en Italie et dans des villes notamment comme Chambéry.
La Vélostation regroupe un ensemble de services ouverts à tous, notamment aux utilisateurs des transports en commun. On y trouve :
- des places de stationnement vélo gardiennées ;
- des vélos de location adultes et enfants + une *3ème roue* + un vélo électrique + des accessoires (casques, porte-bébé, remorques, ...) ;
- un service entretien/réparation ;
- et toutes les informations relatives aux déplacements alternatifs à la voiture individuelle : train + vélo, bus + vélo, taxi, autopartage…

Il convient de prévoir des conditions de location avantageuses pour les abonnés des réseaux bus et car
Un service qui peut s'adosser sur la gestion et maintenance du parc vélo des employés municipaux.
Cette opération représente un coût significatif entres les aménagements et équipements nécessaires, les locaux et les charges de fonctionnement.

4. Maître d'ouvrage principal	Villes et Département sur leur réseau respectif.
5. Partenaires de l'opération	La Région est porteuse des projets européens transrégionaux La Communauté d'Agglomération peut participer à la communication, la sensibilisation, la diffusion de l'information. A travers le SCOT, Agglopole Provence oriente les documents d'urbanisme dans les communes.
6. Montant de l'action sur 10 ans	14.1 Guide pratique de mobilité douce : 0,02M€ 14.2 Affirmer une politique cyclable dans les communes : 1,25M€ 14.3 Réalisation de places de stationnement sécurisées pour les vélos et des places en chaussée pour les motos : 0,05M€ 14.4 Développement de voies vertes : 0,15M€ 14.5 Une Vélostation sur Salon de Provence : 0,5M€ Au total : 1.970M€
7. Contexte de mise en œuvre	La promotion de l'usage du vélo s'accompagne ▪ Limitation de la présence de l'automobile en ville ▪ Développer les aires piétonnes ▪ Réaliser des zones 30 ▪ Limitation des vitesses des automobiles
8. Horizon de déclenchement	Les mesures préconisées relèvent d'un démarrage immédiat Les voies vertes renvoient à un horizon plus lointain.
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Linéaire cyclable protégé ▪ Fréquentation vélo des équipements publics ▪ Nombre d'équipements de stationnement des 2 roues ▪ Nombre de contre-sens cyclables ▪ Fréquentation de la vélo station

10. Impact attendu	➔ **Déplacements**	**☺ … Modifie qualitativement plus que quantitativement les flux**
	➔ **Comportements**	**☺☺☺ … se dite de moyens matériels pour « bouger » les comportements**
	➔ **Environnement**	**☺☺… Un dispositif pour une améliorer la qualité de ville**

ORIENTATION « LIMITER LES EFFETS NEGATIFS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES »



Affirmer dans l'action la volonté

- **de limiter les conflits entre les PL et les autres modes,**
- **de s'engager dans des règles plus contraignantes,**
- **de proposer des équipements pour une autre gestion de la livraison**
- **d'appuyer la vocation logistique du territoire tout en s'efforçant d'en réduire les effets négatifs**

➔ **Compétence**

A l'échelle communale ou communautaire, il est difficile de parler de compétence en matière de transport de marchandises. Il demeure des outils et en particulier réglementaires qui peuvent affecter les dispositifs de livraison. C'est à travers ce prisme que les communes voire les collectivités peuvent influer les conditions du transport de marchandise et de livraisons, c'est ici en tant que levier, en tant que gestion urbaine globale qu'il faut raisonner. L'aménagement du territoire et en particulier la distribution des pôles logistiques sont également des leviers à l'organisation des flux de poids lourds. A l'identique; la trame routière et autoroutière, celle des échangeurs conditionnent la distribution des flux. Une dimension extracommunautaire dans l'organisation des tournées de distribution est à anticiper. On rappellera que les marges de manœuvre sont modestes sur les opérations de distribution urbaine. La domanialité de la marchandise, la gestion des flux… soulèvent encore des questionnements sur les responsabilités des opérateurs de la chaîne du transport.

➔ **Impact**

Les objectifs de cette mesure consistent à reporter les flux poids lourds hors des zones urbaines, à limiter et rationaliser les opérations de livraison. Cela doit se traduire par une réduction des conflits entre les modes et par l'amélioration de la qualité de vie en ville pour les populations.

➔ **Cohérence**

L'aménagement d'espaces logistiques génère des flux PL qui peuvent affecter la vie locale. Un équilibre est à trouver entre impact économique et impact environnemental.

➔ **Programmation**

Les mesures correspondantes peuvent s'enclencher à court terme concernant la réglementation. La réalisation de places de livraison ou bien l'aménagement d'Espace de Livraisons de Proximité sont plus « progressifs » dans le temps.

➔ **Les grands chantiers « associés »**

- Inscrire des aires de livraison dans les PLU de taille « suffisante »
- Réviser les règles des opérations de livraison et Harmoniser les horaires de livraison par zone
- Stationnement et livraison : « modifier les mauvaises habitudes » pour assurer la disponibilité des emplacements
- Promouvoir une énergie plus propre sur els véhicules de livraison
- Une gestion « filtrée » des flux PL en transit dans les communes et dans le bassin
- Lors de la construction d'ensemble commercial, anticiper la gestion (stationnement et accueil véhicules) et les accès des flux PL
- Améliorer la concertation entre les acteurs concernés
- Améliorer le jalonnement vers les sites logistiques et délimiter des corridors d'accès
- Programmer la réalisation de la liaison Salon de Provence-Fos : un axe PL majeur en devenir

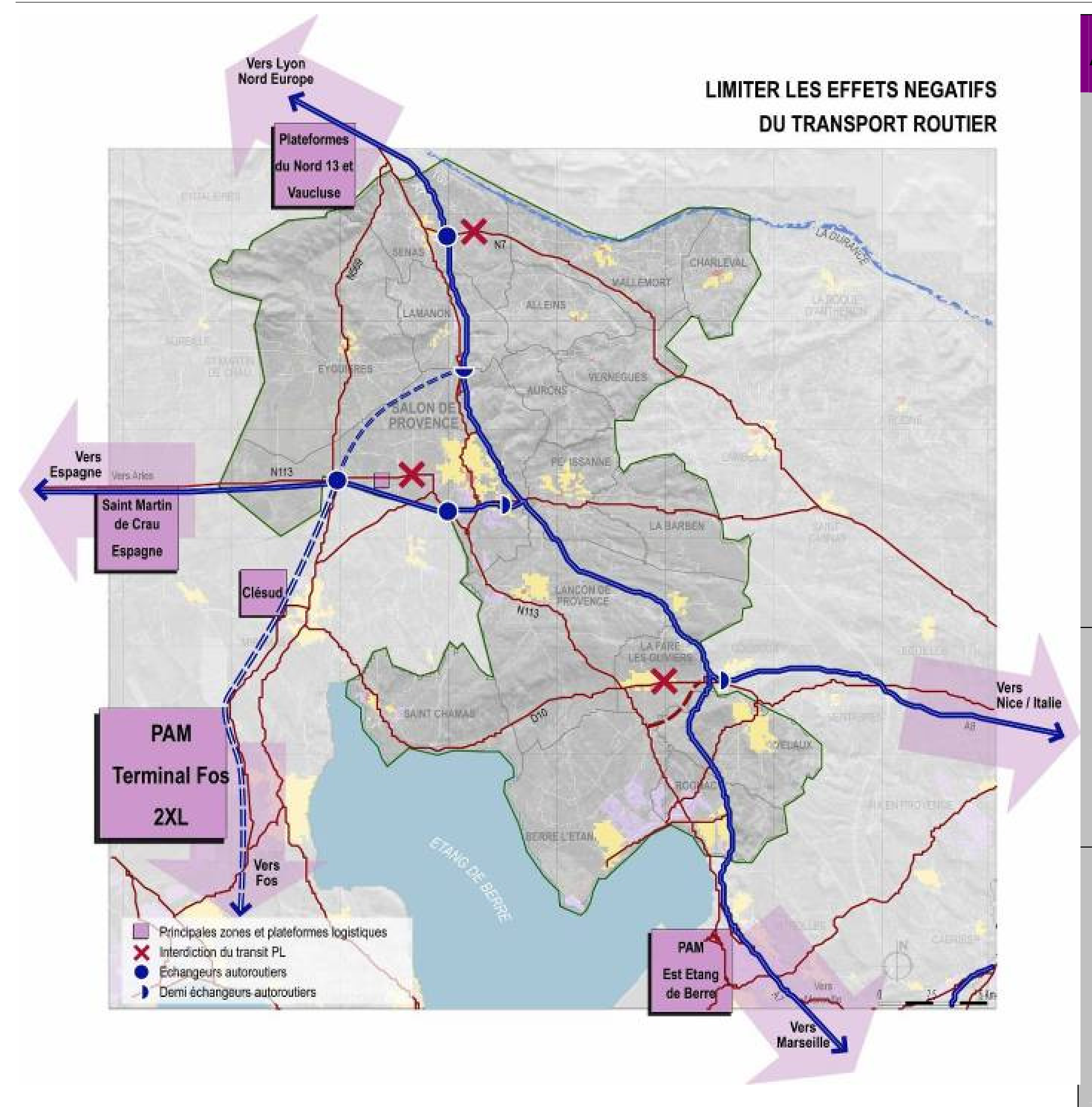
➔ **Le rôle d'Agglopole Provence**

Agglopole Provence intervient dans le cadre de l'aménagement du territoire et du choix de développement. Sa mission peut consister en un rôle de levier dans un champ de compétences qui reste mal délimité au plan juridique et institutionnel.

➔ **Les coûts des 2 actions associées**

La mise en chantier de l'orientation 5 s'articule sur 2 fiches actions.
Le montant de ces mesures est estimé à environ 275 000€.

Orientation 5	**Limiter les effets négatifs du transport routier de livraison**	0,275 M€
Action 15	Définition d'une politique plus sélective de circulation PL	0,100 M€
Action 16	Gestion durable de la distribution urbaine	0,175 M€



Action 15 : Définition d'une politique plus sélective des circulations PL

1. Contexte et situation de référence	Agglopole Provence, de Salon de Provence à Berre, s'affirme comme une zone de fort développement économique marquée par une dynamique logistique. Cette dynamique est liée à sa situation géostratégique : carrefour autoroutier et desserte ferrée de qualité en particulier dans le secteur de Miramas. A l'heure où le rail reste en retrait par son impossibilité de réaliser par fer des relations « rapides », la route demeure « *la solution* » d'approvisionnement. Aux franges de la commune de Salon-de-Provence, la zone de Clésud sur les communes de Grans et Miramas focalise les grands investissements de circulation et de stockage. Au Sud, le bassin vitrollais se place comme un centroïde majeur de la distribution à l'échelle de la région marseillaise. Si nous nous intéressons à ces pôles logistiques, c'est que ▪ D'une part, ils sont sources de générations de trafic qui transitent par Agglopole Provence ▪ D'autre part, qu'ils sont pôles d'emplois et génèrent des déplacements d'actifs résidents le bassin d'étude <u>L'analyse des flux routiers sur le territoire met en évidence des parts importantes de trafics de poids lourds.</u> **Le nœud salonnais est particulièrement exposé au transit PL.** On enregistre environ 3 500 PL en entrée et sortie de la commune dont 600 PL environ sur le seul axe Nord-Sud.
2. Buts et enjeux	Les enjeux du PDU consistent à améliorer le cadre de vie et donc de réduire les conflits d'usage avec les poids lourds dans les traversées de ville et village. Un point sensible du PDU réside dans la gestion du trafic de transit PL dans des zones où les populations se trouvent exposées. **L'objectif est dès le court-moyen terme de :** **➔ réviser la desserte urbaine salonnaise** **➔ réorganiser les faisceaux de desserte routiers vers les pôles économiques du Sud de l'AMM et d'Agglopole Provence.**
3. Contenu de l'action	**15.1 Une gestion « filtrée » des flux PL en transit dans les communes et Agglopole Provence** **➔ faire respecter les arrêtés par les PL** Le transit PL est limité dans la traversée dans nombre de communes d'Agglopole Provence. Les traversées d'Eyguières et de Lamanon sont à ce titre réglementées. L'objectif est de faire respecter ces arrêtés. Dans une gestion tendancielle des conflits d'usage, on s'appuiera les réponses sur les dispositifs réglementaires en limitant les possibilités d'accès à certaines voiries. Il demeure que le maillage routier et autoroutier permet d'imaginer une gestion plus contraignante sur les flux en transit dans les secteurs exposés. **➔ Suppression du trafic de transit suivant les traversées de villes et villages « exposés »** ☑ **Suppression du trafic PL dans Salon de Provence** Une mesure phare consisterait à interdire la traversée du quartier Bel Air dans Salon de Provence. Les enjeux de trafic PL sont majeurs avec 1 100 PL tournés sur le parc d'activités de la Crau chaque jour. La ville de Salon travaille actuellement sur un projet visant à supprimer l'ensemble du transit PL sur la commune. Un arrêté municipal est en cours de validation par l'ensemble des partenaires. ☑ **Limitation du trafic PL dans la Fare**

	De manière identique, la mise en œuvre de la déviation de la Fare doit s'accompagner de l'interdiction la traversée du village pour les poids lourds. **15.2 Lors de la construction d'ensemble commercial, anticiper la gestion et les accès des flux PL** Concernant les zones d'intérêt communautaire, la prise en compte des accès PL et plus en amont des voies d'accès depuis les grands équipements routiers et autoroutiers est à anticiper afin de limiter et anticiper les impacts sur les zones de transit **15.3 Dresser une cartographie de la région en matière de circulation PL, stationnement livraison** Concernant les trafics PL, on constate des pratiques circulatoires dommageables sur les zones résidentielles. Afin de limiter et anticiper les impacts sur les zones exposées aux flux de transit PL, une carte des trafics est à bâtir afin de mieux cerner les enjeux et dommages causés. Une enquête à l'échelle de la métropole est à conduire afin de mesurer les flux, les tracés et éviter les problèmes de report. **15.4 Programmer la réalisation de la liaison Salon de Provence-Fos et contraindre sur le transit PL** Le développement du port 2XL, celui des équipements logistiques, de St Martin de Crau à Grans, de Bel Air à Vitrolles, nous incite à anticiper des flux en progression régulière. **Plus de PL c'est à la fois plus d'activités économiques mais aussi plus de nuisances.** **L'objectif est de canaliser les flux sur les grands équipements autoroutiers et de limiter le transit suivant des axes d'évitement.**	
4. Maître d'ouvrage principal **5. Partenaires de l'opération**	La maîtrise d'ouvrage « diffuse » associant les villes et les gestionnaires de voiries et éventuellement des zones d'activités d'intérêt communautaires et donc….. Agglopole Provence	
6. Montant de l'action sur 10 ans	15.1 Une gestion « filtrée » des flux PL : 0,050M€ 15.2 Anticiper la gestion et les accès des flux PL : 0,025M€ 15.3 Dresser une cartographie PL : 0,025M€ 15.4 Programmer la liaison Salon de Pce-Fos (non chiffrée dans le PDU) Au total : 0,100M€ Le coût de la réalisation de la liaison Fos –Salon de Provence n'est pas intégré au chiffrage du PDU.	
7. Contexte de mise en œuvre	Les conditions nécessaires à la valorisation ou au succès de l'action résident dans la pacification des zones urbaines à trafic et vitesse réduite.	
8. Horizon de déclenchement	La question des flux PL est à intégrer à court terme dans le cadre du développement économique d'Agglopole Provence. La mise en service de la liaison Salon de Provence-Fos renvoie à l'échéance PDU.	
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Evolution du trafic PL par axes routiers « sensibles »	
10. Impact attendu	**➔ Déplacements**	**☺ … Un effet plus qualitatif que quantitatif**
	➔ Comportements	**☺ … Un impact modeste sur les comportements hormis celui des professionnels**
	➔ Environnement	**☺☺☺… Un dispositif qui permet de limiter les nuisances dans les villes et villages**

Action 16 : Une gestion durable de la distribution urbaine

1. Contexte et situation de référence	Le trafic marchandise et les opérations de livraison en ville sont surconsommateurs d'espace. Environ 20% de la voirie en ville est occupé par ce type de véhicules, PL et utilitaires. Si l'ambition est de rationaliser les trafics de véhicules en livraison, la question centrale est de savoir si l'on peut raisonnablement envisager une mutation des pratiques dans l'ordre actuel des conditions réglementaires, fonctionnelles et des exigences de livraisons et/ou d'enlèvements des marchandises.
2. Buts et enjeux	Les objectifs sont pluriels ▪ Reconquérir de l'espace public, ▪ Améliorer la fluidité des transports urbains, ▪ Réduire les conflits d'usage de la voirie, ▪ Diminuer les nuisances sonores, visuelles ainsi que la pollution atmosphérique, ▪ Rechercher un consensus entre intérêts collectifs et individuels, …. Au total une meilleure gestion est attendue concernant des livraisons de marchandises en ville. Salon de Provence apparaît comme la ville « cible » au regard de la densité d'opération. Il demeure des hypothèses d'évolution concernant les règlements et les équipements.
3. Contenu de l'action	**16.1 Inscrire et densifier le nombre des aires de livraison dans les PLU … tous en assurant la disponibilité des emplacements avec du contrôle d'accès** Une meilleure gestion est attendue concernant des livraisons de marchandises en ville. D'une manière systématique, il convient de proposer à l'occasion de l'élaboration de PLU ou de révision de POS, la prise en compte de la livraison à travers l'implantation d'aires de livraison « protégée ». Nous proposons des places réservées dans les secteurs commerciaux des noyaux villageois. Offrir plus de places et des places plus « sûres ». Pour éviter l'occupation illicite, des systèmes de surveillance sont désormais possibles avec (ou non) un contrôle d'accès. **➔ Réviser les règles de livraison** Les horaires de livraison rythment à priori les circulations des véhicules. Il convient d'engager un travail de mise en cohérence des horaires au plan interne à Agglopole et également externe. En parallèle, le choix en faveur de véhicules plus « sobres » est une affaire interne et également externe. Un chantier à l'échelle communale et communautaire est à engager. Il s'agit d'harmoniser les horaires de livraison par zone (centre-ville, zones d'activités, …) et secteurs d'Agglopole Provence. **➔ Des emplacements de livraison mutualisés** Il est proposé des aires de livraison gérées en commun par des commerçants d'un secteur. Des emplacements à partager selon les moments de la journée entre livreurs, visiteurs et résidents. On peut imaginer des règles strictes : - Livraisons autorisées le matin sur Salon de Provence de 6h-12h - des véhicules limités à 3.5t - … Ces aires sont fermées et aménagées avec des potelets et des cadenas pour limiter l'accès.

	➔ Une gestion métropolitaine des opérations de distribution et livraison en ville : mieux organisées et plus respectueuses de l'environnement De fait c'est à l'échelle métropolitaine que s'opère la gestion des opérations de livraisons et que se posent les contraintes de desserte. Les solutions et donc les types de véhicules relèvent d'une politique entre les communautés voisines. Agir sur l'organisation des tournées, rationaliser les flux, promouvoir une énergie plus propre pour ces véhicules exigent d'avoir une dimension métropolitaine dans la gestion de ces objectifs. Une démarche est à engager à l'échelle de l'aire métropolitaine. **16.2 Constituer des axes rouges** Dans la perspective de site propre TC dans Salon de Provence, il conviendra de définir des axes rouges suivants ces corridors de desserte où les opérations de livraison seront plus contraignantes. Cette mesure peut s'appliquer dès à présent sur les axes empruntés par les lignes urbaines principales. **16.3 Economiser des déplacements : promouvoir la livraison à domicile avec des véhicules propres** Nous sommes de plus en plus nombreux à utiliser la livraison à domicile pour des produits non alimentaires. La livraison à domicile pour certains produits alimentaires gagne des parts de marché. Il est envisagé la mise en place de services de livraisons à domicile pour le commerce de détail et pour les hypermarchés. Une démarche qui associe les commerçants et les différents services d'aide aux personnes. Il est préconisé le recours à des vélos électriques ou des véhicules « sobres » pour des livraisons depuis les commerces du centre ville. Une solution techniquement envisageable en milieu urbain dense sur des distances courtes qui caractérisent les livraisons terminales. Indépendamment des produits concernés, on distingue principalement deux grandes pratiques logistiques différentes pour assurer les livraisons terminales : ▪ La livraison au départ des magasins de proximité ▪ La livraison au départ de plates-formes ou entrepôts, basée sur une succession d'opérations de groupage/dégroupage. Le marché de la livraison pour les véhicules électriques (vélos, triporteurs électriques ou Diabline) est constitué d'un panel de marchandises assez vaste. Des produits cibles sont à privilégier : ▪ Les produits alimentaires ▪ Les fleurs ▪ Les produits non-alimentaires et les produits d'équipement (plus difficile). Pour répondre aux différentes cibles et répondre au mieux à leurs besoins, on peut imaginer le développement des sociétés de service à domicile. Le service de livraison peut être géré ▪ Soit pour un groupe de magasins ▪ Soit pour un magasin spécifique
4. Maître d'ouvrage	Les villes dans le cadre des réglementations sur la livraison et l'offre d'emplacements.
5. Partenaires de l'opération	Agglopole Provence peut agir sur le développement sur l'essor de projets innovants et orienter les règlements d'urbanisme à travers le SCOT. La CCI et les associations des commerçants sont partenaires de fait ainsi que les opérateurs transport.
6. Montant de l'action sur 10 ans	16.1 Inscrire et densifier le nombre des aires de livraison dans les PLU: 0,075M€ 16.2 Constituer des axes rouges : 0,025M€ 16.3 Economiser des déplacements : 0,075M€ Au total : 0,175M€
7. Contexte de mise en œuvre	En parallèle un groupe de travail est à inaugurer qui associe gestionnaires urbains, communautaires et entreprises de transport.
8. Horizon de déclenchement	L'engagement de l'action renvoie au cadre relationnel public-privé à mettre en place et à coordonner. On tablera sur un horizon « rapide » de mis en service au court pou moyen terme.
9. Indicateur(s) de suivi	▪ Nombre d'emplacements de livraison ▪ Fréquentation des aires de livraison ▪ Enquête satisfaction auprès des commerçants

10. Impact attendu	**➔ Déplacements**	**☺ … Meilleure gestion du flux PL attendu**
	➔ Comportements	**☺ … Un impact non négligeable sur les comportements**
	➔ Environnement	**☺☺☺… Un dispositif qui permet de réduire les conflits entre les véhicules dans les villes et villages**

8. Les objectifs du PDU : le report modal

PROJECTION DES DEPLACEMENTS DES RESIDENTS ET VISITEURS A 10 ANS

Ce chapitre a pour ambition de caler les flux de déplacements à l'horizon du PDU soit à 10 ans et de fixer des objectifs de report modal.

Une progression de mobilité est prévisible au regard de la croissance démographique.

Le surplus de déplacements attendus est généré à partir de l'évolution des populations et de leur distribution sur leur territoire.

Il est projeté une hausse des déplacements résidents d'environ **13%.**

Le projet de PDU s'organise en 3 échelles de déplacements :

1. Déplacements internes aux communes et dits de proximité,
2. entre les communes de la Communauté,
3. et ceux métropolitains.

Pour chacune d'entre-elles, il a été projeté des objectifs de reports modaux depuis la VL vers les autres modes TC et dits doux.

La cible mode doux est à privilégier sur l'échelle de proximité.

La cible TC est majeure pour les déplacements intercommunaux et métropolitains.

Il est important de préciser que les reports modaux envisagés sont à resituer dans le cadre d'une politique « ambitieuse ». Il s'agit donc de niveaux d'objectifs élevés.

Evolution des déplacements sur Agglopole Provence : 502 000 actuels contre 566 000 déplacements à 10 ans
On peut s'attendre suivant les critères de mobilité à une hausse de près de 65 000 déplacements.
Ainsi, on estime actuellement à 423 000 environ le nombre de déplacements générés par les résidents d'Agglopole Provence.
Une évolution « contrôlée » et qui se traduit par une assiette de près de 480 000 déplacements qu'il conviendra de gérer.
En parallèle, on distinguera 4 familles de flux : les flux des résidents et flux des visiteurs, les flux internes à la Communauté et ceux externes.

Flux résidents	A 10 ans
Flux actuel	423 000
Flux supplémentaires	56 000
Flux attendus	479 000
progression	*13%*

Cette masse de déplacements se distribue en des **flux internes et externes** à Agglopole Provence.
Suivant la distribution actuelle on obtiendrait 385 000 déplacements internes et 94 000 externes à l'horizon 2015 :

Evolution	2005	A 10 ans	Evolution
Flux internes	337 000	385 000	+14%
Flux externes	86 000	94 000	+10%
Total flux résidents	**423 000**	**479 000**	

On peut également estimer les flux des visiteurs d'Agglopole Provence soit pour le travail ou bien pour d'autres motifs.

	2005	2015	Evolution
Evolution des flux visiteurs	79 000	87 000	+10%

On peut projeter à 8 000 le nombre de déplacements supplémentaires.

En résumé, le total des flux (résidents et visiteurs) à gérer va s'élever à 566 000 déplacements contre 500 000 actuels.

Evolution des flux de déplacements suivants 3 échelles ou territoire d'échanges

Les projections de déplacements ont été réalisées suivant 3 niveaux ou échelles présentés dans la phase scénario :

- Niveau 1 ou échelle communale correspondant aux déplacements courts opérés dans les limites communales
- Niveau 2 ou échelle intercommunale dans les limites d'Agglopole Provence
- Niveau 3 dit métropolitain et donc en entrée et sortie avec la Communauté

1. Evolution des déplacements des résidents pour l'échelle communale, 260 000 déplacements « à redistribuer » à 10 ans

Les déplacements internes aux communes ont été estimés à 10 ans : 260 000 déplacements contre 227 000 actuellement.
En 2005, le flux automobile représentait près de 100 000 déplacements.
Ce flux devrait progresser d'environ 12%.
Un niveau d'objectifs a été imaginé qui affecte le report des déplacements « courts » réalisés en voiture.
L'objectif est de reporter 25% des déplacements de moins de 3km
Environ 16 000 déplacements quotidiens VL seraient enlevés au profit des autres modes.
Une « décroissance » de 7 % du flux VL est donc projetée vis-à-vis du fil de l'eau.

2. Evolution des déplacements des résidents pour l'Echelle intercommunale, soit 125 000 déplacements VL internes à Agglopole Provence « à redistribuer »

Les déplacements internes à Agglopole Provence ont été estimés à 10 ans à 125 000 déplacements contre 110 000 actuellement.
Un objectif fixé consiste à doubler l'actuelle part TC à 10% des déplacements.

3. Evolution des déplacements des résidents pour l'Echelle des déplacements métropolitains, soit 94 000 déplacements externes à Agglopole Provence « à redistribuer »

Les déplacements externes à Agglopole Provence ont été estimés à l'horizon 2015 à 94 000 déplacements contre 86 000 actuellement.
Les reports à envisager au regard du développement de l'offre de TC suivent des niveaux d'objectif élevés : 15% de part de marché et 14 000 déplacements quotidiens TC

REPARTITION MODALE DES DEPLACEMENTS A 10 ANS

A l'horizon du projet de PDU, les 480 000 déplacements générés par les résidents d'Agglopole Provence ont été redistribués entre les modes :

Projection des déplacements en 2005

Déplacements en 2005	VP	TC	2 Roues mécanisées	Modes Mécanisés	Vélo	Marche	Modes Doux	Tous Modes
internes communes	98 500	6 300	1 900	106 700	6 700	113 600	120 300	227 000
intercommunales	102 800	6 100	350	109 250	750		750	110 000
métropolitaine	78 350	7 500	150	86 000				86 000
	279 650	**19 900**	**2 400**	**301 950**	**7 450**	**113 700**	**121 050**	**423 000**
En %	*66%*	*4,5%*	*0,5%*	*71%*	*2%*	*27%*	*29%*	*100%*

Distribution modale à 10 ans au fil de l'eau

	VP	TC	2 Roues mécanisées	Modes Mécanisés	Vélo	Marche	Modes Doux	Tous Modes
fil de l'eau à 10 ans	316 000	21 600	2 400	340 000	9 600	129 400	139 000	479 000
En %	66%	4,5%	0,5%	71%	2%	27%	29%	100%

Les modes à 10 ans… suivant une hypothèse volontariste

	VP	TC	2 Roues mécanisées	Modes Mécanisés	Vélo	Marche	Modes Doux	Tous Modes
A 10 ans	**282 550**	**39 400**	**4 250**	**326 200**	**15 800**	**137 000**	**151 800**	**479 000**
Echelle communale	92 000	12 800	3 400	108 200	14 800	137 000	151 800	260 000
Echelle communautaire	110 900	12 500	600	124 000	1 000		1 000	125 000
Echelle métropolitaine	79 650	14 100	250	94 000				94 000
En %	59%	8%	1%	68%	3%	29%	32%	100%

On peut noter des écarts significatifs entre une logique tendancielle de développement des réseaux de transport vis à vis d'une politique volontariste sur ces mêmes réseaux.
Ils permettent de quantifier les écarts de trafic suivant la mise en œuvre des mesures décrites précédemment.

Au final, l'objectif du PDU se traduit en une inversion des parts modales de déplacements

Ce la se traduit par une redistribution des déplacements entre les modes de transport.

A l'horizon du PDU, il est attendu près de **65 000 déplacements quotidiens supplémentaires à gérer soit 565 000 déplacements tous modes contre 500 000 actuellement.**

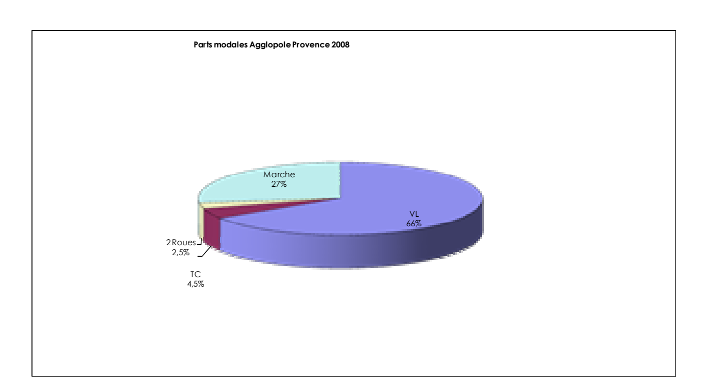
L'objectif du PDU se décline suivant 4 objectifs « modaux »

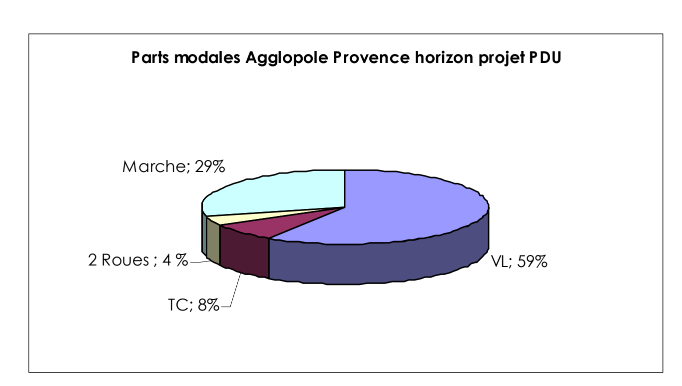
1. Ralentir la progression des déplacements en voiture
> Diminuer la part de l'automobile de 66% à 59% dans les déplacements
(35 000 déplacements automobiles/an en moins par rapport aux prévisions « fil de l'eau »)
Un trafic proche de celui enregistré aujourd'hui sur la RD113 au Sud de Salon de Provence. Un trafic en report vers les autres modes devenus « plus concurrentiels ».

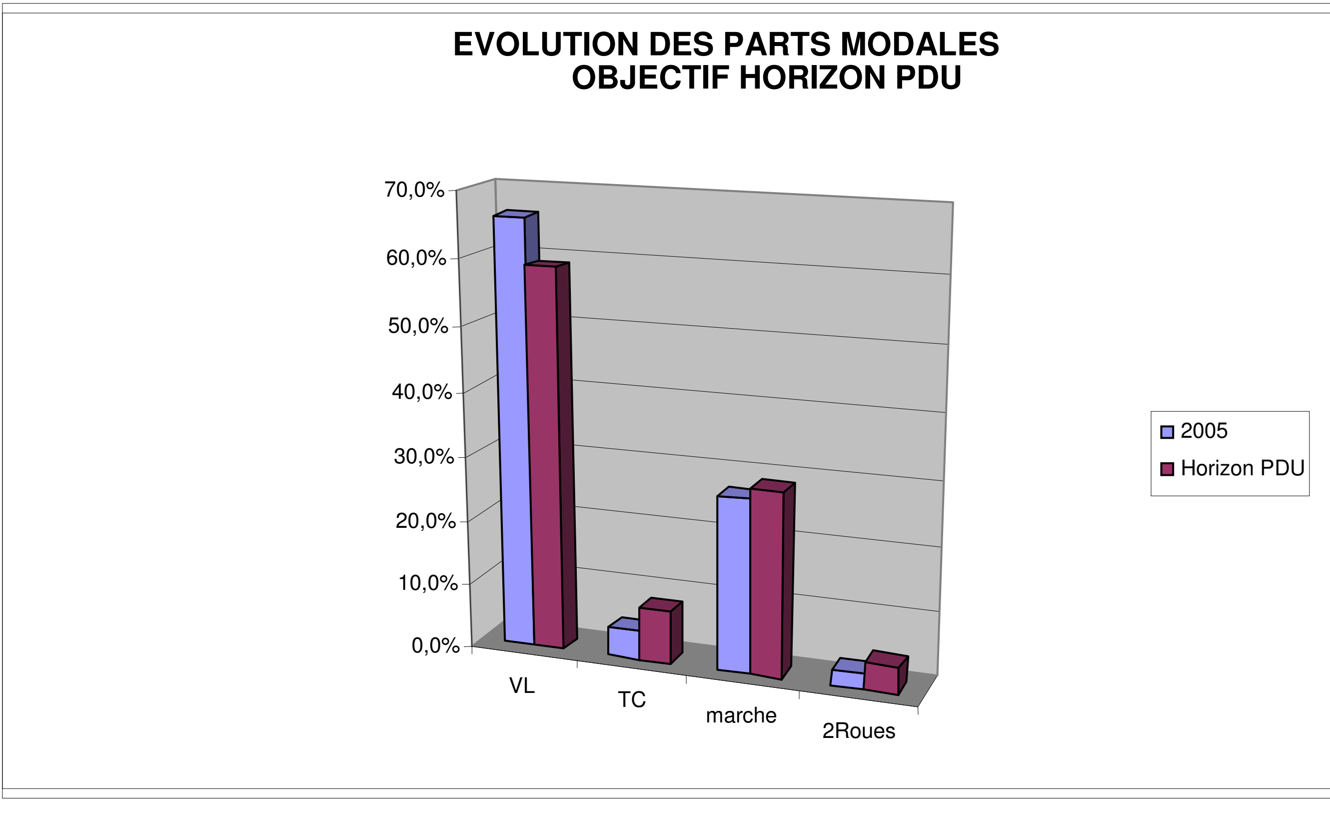
2. Doubler la part des déplacements en TC
> Progression de 4,5% à 8% des déplacements en TC
> Passer de 19 900 à 39 400 déplacements par jour
Le doublement de l'usage des TC souligne un effort d'offre en termes de capacité, de couverture du territoire et de niveau de service

3. Doubler la part des déplacements en deux roues
> Progression de 2,5% à 4% des déplacements en deux roues
> Passer de 9 850 à environ 20 050 déplacements par jour
Au-delà du doublement de la pratique des 2 roues témoigne d'une pacification des centres villes et des corridors d'accès aux pôles de vie et loisirs.

4. Augmenter la part des déplacements pédestres
> Progression de 27% à 29% des déplacements à pied
> Passer de 113 000 à 137 000 déplacements par jour
Cette évolution confirme l'amélioration du cadre de vie et du plaisir retrouvé de la marche à pied.







9. L'enveloppe financière du PDU pour les partenaires : une mise en œuvre partenariale

Une nouvelle « feuille de route »

Le PDU est **un outil** (plan/contrat). Au delà, il exprime **une politique** (démarche/finalité). En ce sens, il vise **un changement de méthode** dans la façon d'appréhender les interfaces entre urbanisme, déplacements, aménagement du territoire, …

Il a pour objectif de valoriser l'action communale, l'action intercommunale, l'action des partenaires (Etat, CR, CG, …) sur le territoire d'Agglopole pour intégrer les politiques d'aménagement du territoire, de planification (le SCOT), d'habitat (le PLH), de développement économique, d'équipements, d'urbanisme (les PLU), … et de déplacements.

Le PDU sous entend un partage des compétences
En effet, le PDU est une affaire « partagé » au regard des compétences d'Agglopole Provence.

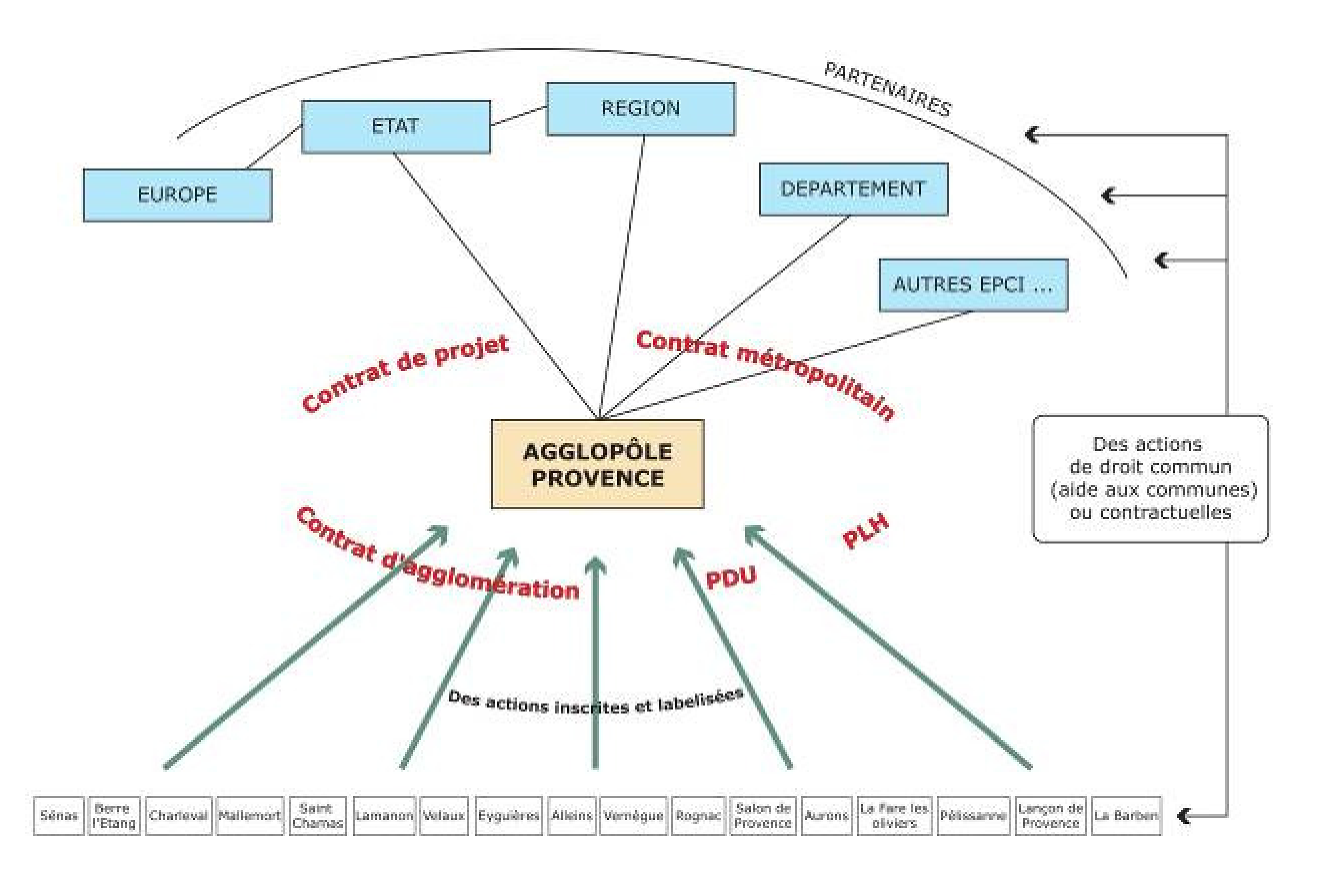
Il implique un partenariat

notamment avec les communes

► Des opérations en cours et financées par Agglopole Provence dans le cadre des fonds de concours existants peuvent être labellisées PDU

ainsi qu'avec les autres partenaires

► Etablir des partenariats et des engagements financiers de la part de l'État, du Conseil Régional et du Conseil Général



Competences des differents partenaires pour la mise en œuvre du PDU

Il est précisé ci après les compétences respectives des principaux partenaires dans le futur pilotage du PDU.

Etat
- Programmation des contrats de plan Etat-région devenus Contrat de Projet
- autoroutes et accès autoroutiers
- Voiries rapides urbaines
- Projets ferroviaires d'intérêt national ou international
- Participation financière aux projets locaux du PDU tous modes

Conseil Régional PACA
- Programmation des Contrats de Projet
- Desserte ferrée régionale et locale
- Gares, Pôles d'échanges ferrés
- Transport LER (Lignes Express Régionales),
- Participation financière aux projets locaux du PDU tous modes

SNCF
- Exploitation des grandes lignes et aménagements de gares,

Réseau Ferré de France
- Réseau ferré (investissements et aménagements des infrastructures ferroviaires),

Conseil Général 13
- Voiries départementales et les ex routes nationales
- Desserte interurbaine et périurbaine par autocars
- Réseau cyclable départemental
- Pôles d'échanges
- Participation financière aux projets locaux du PDU tous modes

Communauté d'Agglomération
- Transport public régulier urbain ou interurbain dans et entre les communes d'Agglopole Provence
- Transport scolaire réservé

Les communes d'Agglopole Provence
- Participation financière aux grands projets en matière d'urbanisme et d'aménagement de l'espace
- Circulation et voiries
- Politique de stationnement
- Trame piétonne et zones 30
- Equipements cyclables
- Règlement et emplacements de livraison

Concernant, la participation financière et technique d'Agglopole Provence aux projets locaux du PDU, cela peut intéresser principalement la :

- Réalisation de Parcs Relais de stationnement
- Aménagement de zones 30
- Opérations d'entrées et traversées de ville

- Plan de développement du vélo à l'échelle de l'agglomération voies dédiées, voies vertes, places de stationnement
- Centrale de mobilité pilotée par un Mr PDU avec :
  - Cellule des mobilités douces
  - Observatoire des déplacements et de leurs impacts sur l'environnement
  - Opérations de sensibilisation de la population et promotion des modes alternatifs
  - Sensibilisation à la sécurité routière

Une participation « encadrée »

- La Communauté se positionne de manière plus ou moins volontaire sur les intentions de sa compétence en fonction notamment de leurs impacts vis-à-vis des objectifs du PDU.
- Les communes gardent leur libre choix en matière d'aménagements
- Des opérations ne rentrant pas dans la compétence de la Communauté peuvent faire l'objet de cofinancement de sa part.
- Le niveau de participation financier et technique de la Communauté est orienté vers les axes sur lesquels elle souhaite porter son effort. Il témoigne d'un effort et d'un engagement auprès des communes et des populations.

Une gestion partenariale et contractuelle des projets

- L'engagement financier de la Communauté peut exiger en amont de labelliser des opérations dites PDU. En conséquence, le financement des opérations dites PDU devra répondre à des critères: « le label PDU ».
- Les opérations cofinancées feront l'objet d'un partenariat contractualisé piloté par la commune concernée et la Communauté.
- A la demande d'une commune, la Communauté peut assurer une maîtrise d'ouvrage déléguée sur certaines opérations qu'elle aura définies au préalable.

  Cela oblige à définir précisément la nature et le contenu technique des opérations et à en suivre la mise en œuvre. Par exemple, définir qu'est ce qu'un parc relais de stationnement à travers sa fonction, son organisation, sa tarification, sa localisation…

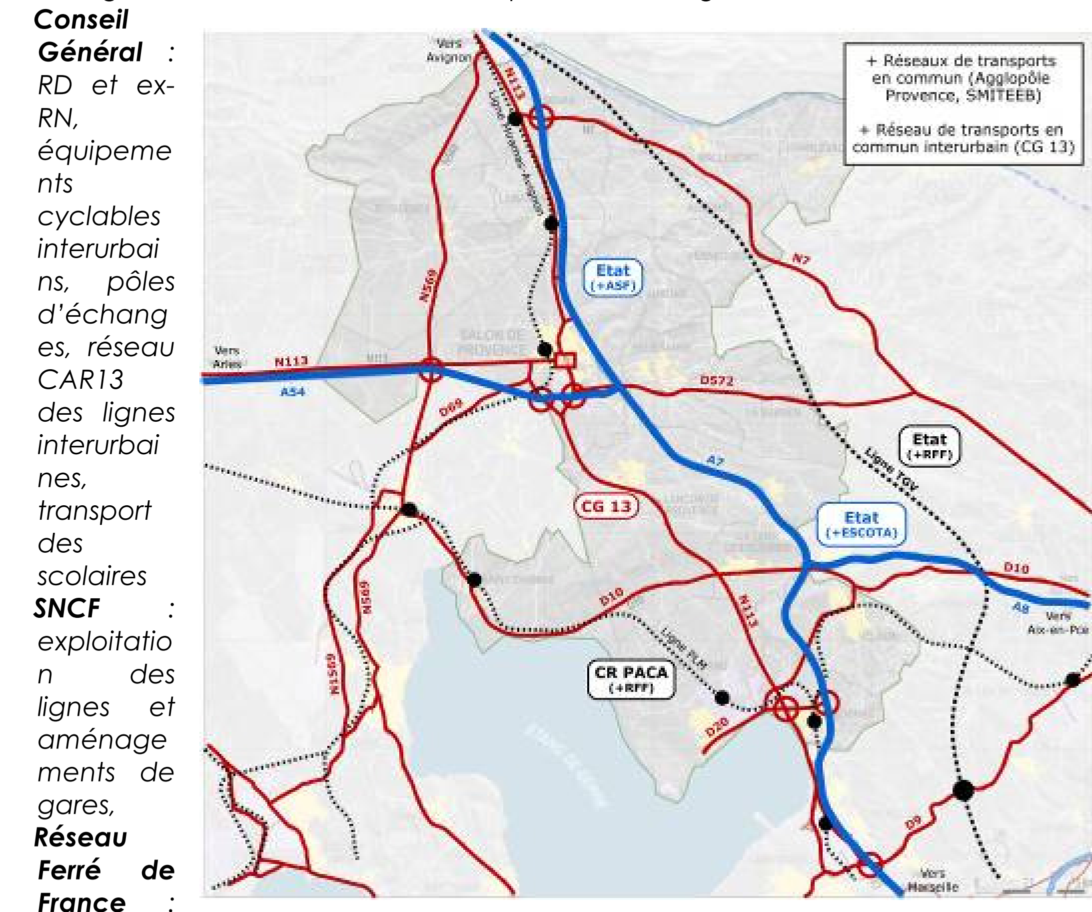
  Cela peut consister également à rédiger des chartes techniques en matière de zones 30, d'itinéraires vélos …

➔ **Un principe de subsidiarité**

L'Agglomération définit des objectifs, un cadre partenarial, des procédures, un label "PDU" et des engagements financiers
Les communes volontaires inscrivent des projets et bénéficient du soutient de la Communauté

La mise en œuvre du PDU, *une affaire partagée*
La répartition actuelle des compétences

- ***Agglopole Provence*** *:Transport régulier urbain et interurbain, transport scolaire*
- ***Communes*** *: voiries, stationnement, équipements cyclables, livraison, cheminements piétonniers, circulation*
- ***L'État*** *: autoroutes et accès autoroutiers*
- ***La Région*** *: réseau et desserte ferrés, pôles d'échanges ferrés*
- ***Conseil Général*** *: RD et ex-RN, équipements cyclables interurbains, pôles d'échanges, réseau CAR13 des lignes interurbaines, transport des scolaires*
- ***SNCF*** *: exploitation des lignes et aménagements de gares,*
- ***Réseau Ferré de France*** *: réseau ferré (investissements et aménagements des infrastructures ferroviaires)*



LE MONTANT DU PDU

Il est nécessaire de rappeler que les montants financiers associés au chiffrage des actions relèvent soit de coûts connus pour les actions engagées, soit de coûts estimés à partir de ratios faisant référence. Ces évaluations ont pour objectif d'apprécier les budgets et les efforts financiers mis en œuvre par les partenaires du PDU. Il s'agit de montants globaux hors taxes qui combinent à la fois des postes « fonctionnement » et «investissement ». Ils traduisent sur certaines actions un effort "supplémentaire" consenti par la Communauté d'Agglomération (pour les transports publics par notamment). Concernant d'autres actions, les montants intègrent des financements déjà engagés (confère certains aménagements routiers portés par le Département).

Le tableau suivant permet de dresser le bilan financier de la mise en œuvre du PDU.
Au total, le coût du PDU s'élève à près de 48.5M€.
L'exercice de l'évaluation financière reste un exercice délicat.
Une enveloppe qui correspond à la fois à des opérations engagées et à l'effort supplémentaire à réaliser par les partenaires du PDU au regard des mesures « au fil de l'eau ».

Le coût du PDU en M€ sur 10 ans pour l'ensemble des partenaires		Part des domaines	Coût du PDU en M€
Domaine 1	**Maîtriser, sécuriser et canaliser les flux routiers**	**55%**	26,525
Action 1	Organiser des territoires de proximité dans les villes en rééquilibrant les modes de déplacements		2,100
Action 2	Sécurisation des grands axes routiers , Plan de modération de Vitesse et Sensibilisation des populations à la sécurité routière		21,400
Action 3	Une stratégie d'accessibilité routière sur Salon : une ville mieux partagée		3,000
Action 4	Améliorer l'accès à l'autoroute A7 au Sud d'Agglopole Provence		0,025
Domaine 2	**Gérer « sélectivement » le stationnement**	**10%**	4,750
Action 5	Une politique de stationnement plus sélective dans les communes d'Agglople Provence		2,550
Action 6	Une nouvelle politique de stationnement dans Salon de Provence		2,200
Domaine 3	**Rendre plus performante l'offre TC**	**29%**	14,050
Action 7	Amélioration de l'offre TC régulière et scolaire sur Agglopole Provence		5,000
Action 8	Mise en place d'un système billettique l'interopérabilité des réseaux et une politique tarifaire familiale		1,100
Action 9	Améliorer les liaisons TC métropolitaines « routières » vers les communes d'Agglopole Provence		3,400
Action 10	Constitution d'un groupe de travail sur l'aménagement d'un réseau en site propre sur Salon		0,050
Action 11	Densification de l'offre ferrée articulée sur un Pôle d'Echanges sur Salon		4,500
Domaine 4	**Valoriser les modes alternatifs**	**6%**	2,870
Action 12	Modifier les pratiques quotidiennes de déplacements		0,550
Action 13	Sécurisation des déplacements scolaires et sensibilisation des jeunes		0,350
Action 14	Promotion des modes doux dans les villes d'Agglopole Provence		1,970
Domaine 5	**Limiter les effets négatifs du transport routier de livraison**	**0,6%**	0,275
Action 15	Définition d'une politique plus sélective des circulations des PL		0,100
Action 16	Gestion durable de la ditribution urbaine		0,175
	Au global		**48,470**

La part d'Agglopole Provence représente environ 30% de ce montant.
Un montant qui se décompose à 80% en investissement et 20% en fonctionnement.

10. Calendrier de mise en œuvre et le suivi des actions du PDU

LES ECHANCIERS DES ACTIONS PDU

Le tableau suivant permet d'anticiper la mise en œuvre du PDU suivant les 10 prochaines années.
Il est précisé pour chaque fiche action

- Les horizons de déclenchement : démarrage de l'étude ou de l'aménagement
- Les horizons de mise en service : « achèvement des travaux »
- Les maîtrises d'ouvrage principales

Plus qu'un véritable calendrier il s'agit d'un tableau de bord permettant d'apprécier l'articulation en termes de déclenchement des opérations majeures.

Le tableau suivant permet de « visualiser » la mise en œuvre du PDU suivant 3 périodes majeures

Opérations déclenchées à court terme … dans les 3 ans
Opérations déclenchées dans le Moyen terme … 3-5 ans
Opérations portées à plus long terme … au-delà de 5 ans

Fiches actions		Planning de mise en œuvre		Maîtrise d'ouvrage principale
		Horizon de déclenchement	Horizon de mise en service	
Orientation 1 Maîtriser, sécuriser et canaliser les flux routiers				
Action 1 Organiser des territoires de proximité dans les villes en rééquilibrant les modes	1.1 Une trame de zone 30	court terme	**Une programmation d'opération pluri annuelle**	Les communes
	1.2 Une charte de zone 30	Groupe de travail sur les modes doux avec une réflexion à engager rapidement		La Communauté
	1.3 La hiérarchisation du réseau routier	court terme	**Une programmation d'opération pluri annuelle**	Les communes Le Département
Action 2 Sécurisation des grands axes routiers, Plan de modération de Vitesse et Sensibilisation	2.1 Renforcer la sécurité sur les grands axes routiers	Démarrage immédiat : 0-2 ans	Avant 5 ans pour les aménagements routiers « sécuritaires »	Conseil Général sur les voies RD
	2.1 L'aménagement des entrées et traversées de ville	Démarrage rapide	**Une programmation d'opération pluri annuelle**	Agglopole Provence et les communes
	2.2 Réaliser les projets de déviation et de contournement	**Des délais de réalisation à longue échéance**		Communes et Département
	2.3 Mise en place un Plan de Modération des Vitesses	Opération à mettre à la programmation		Les gestionnaires de voirie

	2.4 Des actions de prévention, information et communication	Déclenchement et mise en place à court terme		La Communauté
	2.5 Élaborer un plan de jalonnement	A associer à l'opération 2.3	**Programmation pluri annuelle**	Les gestionnaires de voirie
	2.6 Un observatoire de l'accidentologie et sécurité routière	Déclenchement et mise en place à court terme		La Communauté et ses partenaires
Action 3 Une stratégie d'accessibilité routière sur Salon de Provence : une ville mieux partagée	3.1 Une liaison au Nord Ouest de Salon de Pce	Etude en cours	**Un aménagement qui s'inscrit dans la durée**	La Ville de Salon de Provence et le Conseil Général dans le cadre de la réalisation d'une liaison « Nord Ouest »
	3.2 Etudier un nouveau plan de circulation	Un plan de circulation à réaliser et mettre en place à court terme		
	3.3 Repenser les carrefours et entrées de ville	En cours	**Les aménagements routiers réalisés entre le moyen et long terme.**	
Action 4	4.1 Améliorer l'accès à l'A7 au Sud d'Agglopole Provence	Dès le court terme une étude d'opportunité	**Moyen terme, des aménagements d'entrée et sortie sur Coudoux**	L'Etat avec ASF sont les décideurs sur le devenir et la gestion du réseau autoroutier
Orientation 2 Gérer « sélectivement » le stationnement				
Action 5 Une politique de stationnement plus sélective dans les communes d'Agglopole Provence	5.1 Gestion réglementée du stationnement	Dans les 3 ans la mise en œuvre		Les communes
	5.2 Gestion sélective du stationnement	Dans les 3 ans la mise en œuvre		Les communes
	5.3 Redistribution de l'offre en parcs de persuasion	A court terme, le démarrage des études	Les aménagements à réaliser à moyen terme	Les communes
	5.4 Gestion sécurisée du stationnement			Les communes
	5.5 Actions pédagogiques en matière de stationnement	Une démarche à mettre en place et pérenniser		Communauté
	5.6 Incitation à l'écomobilité	Une mesure à mettre en place « rapidement »		Les communes et la Communauté
	5.7 Densification de l'offre stationnement sur les gares SNCF	Elaborer un plan d'action	**Moyen terme, des aménagements**	Les communes Communauté SNCF Région
Action 6 Une nouvelle politique de stationnement dans Salon de Provence	6.1 Politique de Parcs relais	A court terme, la programmation autour du réseau TCU	Aménagement dans les 3-5 ans	La Ville de Salon de Provence
	6.2 Un pôle d'échanges sur Salon de Provence en P+R	Etudes engagées	**Moyen terme, des aménagements**	Salon de Provence, la Région, SNCF, RFF Département, Communauté
	6.2 Volet gestion dynamique du stationnement	Mise en réflexion	Dans les 3 ans à venir	La Ville de Salon de Provence
Orientation 3 Rendre plus performante l'offre TC				
Action 7 Amélioration	7.1 Renforcement de l'offre des TC réguliers	Une action de court terme à l'horizon 2008 avec la mise en service du		Agglopole Provence

de l'offre TC sur Agglopole Provence		nouveau réseau		
	7.2 Amélioration du transport des scolaires	Une action en cours et pérenne		
Action 8 Mise en place d'un système billettique et une politique tarifaire familiale	8.1 Encourager l'usage des TC	Un effort pré enclenché qui se pérennisent dans le cadre du PDU	dans les 2 ans	La Communauté avec le soutien de l'ensemble des AOT de l'AMM et des communes
	8.2 Une interopérabilité entre les réseaux			
	8.3 Une tarification scolaire homogène et sociale			
	8.4 Des transports étudiants : des prix coups de cœur			
Action 9	9.1 Améliorer les liaisons TC métropolitaines « routières » vers les communes d'Agglopole Provence	Coopérations à renforcer	dans les 2 ans	Les AOT de l'AMM
Action 10	10.1 Constitution d'un groupe de travail sur l'aménagement d'un réseau en site propre sur Salon de Provence	Groupe de travail à constituer dans les 3 ans	**La mise en service peut se faire à l'échéance du PDU sur des sections de lignes.**	Une maîtrise d'ouvrage partagée entre Agglopole Provence (en matière de TC) et la Ville de Salon de Provence (en matière de voirie)
Action 11 Densification de l'offre ferrée articulée sur un Pôle d'Echanges sur Salon de Provence	11.1 Offrir une desserte ferrée cadencée métropolitaine	La mise à niveau de la desserte ferrée est en cours de réflexion.	Le renforcement de la desserte est à anticiper rapidement à l'horizon du pôle des Aymards	La Région PACA SNCF RFF
	11.2 Un pôle d'échanges sur Salon	Le projet de pôle d'échanges Une étude de programmation du pôle (fin 2007)	**Ces projets s'inscrivent à un horizon à 5 ans.**	La Région PACA et la ville de Salon de Provence
	11.3 Aménagement des gares et notamment Rognac	L'aménagement des gares	**Une programmation pluriannuelle**	La Région PACA SNCF RFF
	11.4 Réouverture de la ligne Rognac-Aix	Etudes inscrites au Contrat de Projet	**Une ouverture avant l'échéance du PDU**	La Région et ses partenaires
Orientation 4 Valoriser les modes alternatifs				
Action 12 Modifier les pratiques quotidiennes de déplacements	12.1 Réalisation de PDE	Déclenchement immédiat dans le cadre de la mise en œuvre du PPA	Simultanément au déclenchement des réflexions PDE	Entreprises, administrations portent les projets PDE
	12.2 Une centrale de mobilité	Obligation réglementaire conformément à la loi		La Communauté
	12.3 Des mobilités professionnelles sobres	Equipement « en cours » sur Salon et la Communauté	Dans les communes	Collectivités villes et Communauté
	12.4 Encourager l' auto - partage	Mesures déjà engagées		Communauté
	12.5 Sensibiliser sur la thématique déplacement et environnement			Communauté Airfobep

Action 13 Sécurisation des déplacements scolaires et sensibilisation des jeunes	13.1 Sécurisation des abords scolaires	A court terme, dès 2008, une assistance en place	Dans la continuité du PDU	Les opérations précédentes relèvent d'un partenariat entre l'éducation nationale, les parents, les communes et la communauté La Région et l'Ademe
	13.2 Actions pédagogiques			
	13.3 Généraliser Vélobus et Pedibus			
Action 14 Promotion des modes doux dans les villes d'Agglopole Provence	14.1 Guide pratique de mobilité douce	A élaborer et diffuser à moyen terme		Communauté
	14.2 Aménagements cyclables dans les communes	Opérations en cours	**Programmation pluri annuelle**	Communes
	14.3 Politique de stationnement 2 roues	A intégrer dans les PLU progressivement et à programmer à moyen terme		Communes
	14.4 Développement de voies vertes	Démarrage immédiat : 0-2 ans	**Les voies vertes relèvent d'un horizon plus lointain**	Villes et Département sur leur réseau respectif
	14.5 Une Vélostation sur Salon de Provence	A la réflexion	«Ouverture » dans les 3 ans	Ville de Salon de Provence
Orientation 5 Limiter les effets négatifs du transport routier de livraison				
Action 15 Définition d'une politique plus sélective des circulations des PL	15.1 Une gestion « filtrée » des flux PL	Dès le court terme « supprimer » ou limiter réglementaire le transit PL		Communes
	15.2 Anticiper la gestion et les accès des flux PL	La question des flux PL à intégrer à moyen terme dans le cadre du développement économique		Maîtrise d'ouvrage «diffuse» associant les villes et les gestionnaires de voirie
	15.3 Dresser une cartographie PL			
	15.4 Programmation d e la liaison Salon de Pce Fos	Etude en cours	La mise en service de la liaison renvoie à l'échéance PDU	Département et Etat
Action 16 Gestion durable de la distribution urbaine	16.1 La réglementation et gestion de la livraison	A court terme travailler sur les réglementations et l'offre de places		Communes
	16.2 Constituer des « axes rouges »	On peut anticiper une mise en service à un horizon 3-5 ans	Les résultats et actions sont attendus dans un délai similaire	Communes
	16.3 Economiser des déplacements	Ouvrir les discussions pour faciliter les solutions « éco-durables »	Mise en œuvre « rapide »	Tissu associatif Distributeur Communauté

LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DES ACTIONS PDU

La mise en œuvre du PDU sera assurée par une cellule PDU.
Il est envisagé :

- Un suivi citoyen ouvert et participatif
- Un suivi partenarial qui associera les collectivités voisines, les AOT transport de l'AMM, les services de l'Etat, de la Région et du Département

Le suivi permettra d'évaluer périodiquement la mise en œuvre des mesures préconisées.
Cet observatoire reprend les indicateurs présentés dans les actions.

Ils sont simples à élaborer et souvent disponibles chez les maîtres d'ouvrage. En parallèle, le recours à des enquêtes ou comptages spécifiques permettra d'étoffer le suivi.

L'année de référence des indicateurs est fixée à 2007, année d'élaboration du projet du PDU.
Certains termes de référence seront plus anciens et correspondant aux données extraites du diagnostic du PDU.

La cellule PDU mettra en place un dispositif de suivi traduisant :

- la concrétisation des fiches actions en termes d'action
- les performances en termes d'usage

Le suivi permettra de quantifier et de qualifier l'avancée du PDU et surtout d'informer le public.

11. Annexe : Les pistes de solutions proposées par les ateliers de concertation

Atelier 1 : Les Actions possibles pour la Sécurité Routière

> Les zones à risques

Propositions sur les voies interurbaines

- Aménager des giratoires pour briser la vitesse sur les grandes lignes droites
- Instaurer des systèmes rendant impossible les traversées de voies jusqu'aux prochains giratoires (logique de contre-allées)
- Réaménager la signalétique sur les carrefours pour améliorer la visibilité

Proposition supprimée : « Instaurer la gratuité de l'A7 pour réduire la fréquentation sur la RN113 » Elle encouragerait le trafic automobile allant ainsi contre les objectifs du PDU. »

Propositions sur les entrées de villes et villages

- Aménager les voies pour réduire la vitesse à l'approche des villes et villages (ralentisseurs, rétrécissements, marquage au sol, mobiliers urbains…)
- Installer une signalisation d'entrée de villes et villages plus en amont pour accroître la vigilance des conducteurs
- Mettre en place une signalisation indiquant le nombre de points à perdre en cas d'excès de vitesse

Propositions sur les traversées de villes et villages

- Aménager de véritables zones 30 dans les centres et quartiers fortement urbanisés, avec des contraintes physiques : chicanes, rétrécissements, espaces fleuris, mobilier…
- Veiller à la signalisation (hauteur des panneaux) et à la hauteur de la végétation, pour ne pas masquer les piétons, notamment pour les traversées des grandes voies
- Aménager au plus tôt des voies de contournement (La Fare, Eyguières, Salon de Provence), notamment pour le trafic de poids lourds

Propositions sur les chemins forestiers

- Faire respecter la législation interdisant les véhicules à moteur sur les chemins forestiers

> Les publics sensibles

Propositions sur les publics sensibles

- Mieux répartir et partager les voies entre les modes doux les transports en commun et les voitures (couloirs bus, pistes cyclables, trottoirs larges…)
- Aménager des passerelles pour les piétons dans les zones les plus dangereuses
- Sensibiliser et informer les automobilistes sur les méfaits de l'insécurité routière (stages de conduite, ateliers de démonstration, stages de pilotage, visites de centres de rééducation…)
- Maintenir des actions exemplaires de répression
- Favoriser la conduite accompagnée mais en sélectionnant le parrain
- Formation des cyclistes pour réduire les comportements indisciplinés

> La sensibilisation des scolaires

Propositions sur la sensibilisation des scolaires

- Poursuivre la mise en place de référents sécurité routière dans les établissements scolaires
- Sensibiliser les équipes pédagogiques pour engager un suivi des actions de sécurité routière
- Soutenir les opérations « Marchons et Pédalons vers l'Ecole», avec un travail de fond auprès des associations de parents d'élèves
- Utiliser la caravane de la sécurité routière de la DDE dans les lycées et centres d'apprentis
- Sensibiliser les scolaires sur les statistiques de leur tranche d'âge (très touchée par les accidents) et les dangers de l'alcool et des stupéfiants

> Le stationnement

Propositions sur le stationnement illicite

- Privilégier des aménagements contraignants pour réduire le stationnement sur les trottoirs (potelets, trottoirs élevés…)
- Faire respecter plus strictement le code de la route en matière de stationnement dans les centres-villes et villages
- Sensibiliser sur les conséquences du stationnement illicite

Propositions sur l'offre de stationnement

- Déplacer le stationnement des centres-villes en périphérie, pour libérer de l'espace au profit des piétons et de l'activité économique des communes
- Créer une nouvelle offre de stationnement aux entrées de villes avec un système de rabattement en navettes bus (Parc Relais) ou à pied (Parcs de dissuasion)
- Aménager des places de stationnement spécifiques aux deux roues motorisées

Atelier 2 : Les Actions possibles pour les déplacements scolaires

> Les déplacements scolaires

Propositions sur les dérogations scolaires

- Limiter au maximum les dérogations scolaires pour motif de facilité de déplacement en voiture des parents

Propositions sur les déplacements scolaires

- Favoriser une continuité d'itinéraires pour les piétons et vélos tout au long des trajets lieux d'habitation/école : trottoirs larges et agréables, pistes et bandes cyclables…
- Mettre en place des itinéraires principaux de déplacements vers les écoles, qui seraient fortement signalés aux automobilistes
- Aménager des parcs à vélo dans les établissements scolaires et sécuriser leur stationnement
- Mettre en place des aménagements dissuasifs pour la voiture (barrières) à proximité des établissements scolaires au profit des piétons et des cyclistes
- Complexifier le passage de la voiture aux abords des établissements par du mobilier urbain (barrière, plantations …)

Propositions sur l'éducation sur les déplacements

- Diffuser des plaquettes d'information sur les différents modes de déplacements à l'attention des élèves, des parents et des enseignants
- Faire des réunions dans les écoles de sensibilisation aux modes de déplacements urbains
- Soutenir et coordonner les actions «Marchons et Pédalons vers l'Ecole», avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment les équipes pédagogiques, les services municipaux, les associations de parents d'élèves (Financement d'un coordinateur au travers d'une association)

Propositions sur les enseignants

- Impliquer plus fortement les équipes pédagogiques pour un meilleur impact de l'information
- Réintroduire l'usage du vélo en éducation physique et sportive ou pour des sorties extrascolaires dans la mesure des possibilités réglementaires

> Les abords des établissements scolaires

Propositions sur les abords des établissements scolaires

- Aménager des périmètres de sécurité inaccessibles aux voitures autour des établissements scolaires
- Limiter l'accès automobile aux écoles aux heures d'entrée et sortie des élèves
- Limiter la circulation automobile en mettant en place un sens de circulation prioritaire ou en élargissant les parvis
- Rendre impossible les arrêts minute à proximité des établissements scolaires

Propositions sur le ramassage des conteneurs de tri sélectif

- Décaler les horaires de ramassage des conteneurs de tri sélectif sur les trajets vers les écoles pour éviter la possibilité d'accidents.

> Les transports scolaires

Propositions sur l'offre de transports scolaires

- Adapter l'offre de transports scolaires au fonctionnement des établissements : 2 horaires le matin et de 2 horaires le soir, offre aux heures intermédiaires (10h et 15h),
- Rendre les transports scolaires accessibles à la population
- Coordonner les horaires entre les cars scolaires et les différents établissements afin de proposer un service adapté en réduisant les coûts
- Renforcer la coordination entre tous les acteurs : Rectorat, Conseil Général, Agglopole Provence, fédérations de parents

Propositions sur l'incivisme dans les transports scolaires

- Réduire les délais d'attente entre la sortie des cours et la montée en car par une meilleure coordination des horaires cars/établissements,
- Mettre en place des actions de sensibilisation sur l'usage des transports en commun dans les écoles
- Donner aux transporteurs un pouvoir de sanction sur les élèves, en accord avec les Autorités Organisatrices de Transport et les chefs d'établissement
- Renforcer la lutte contre la fraude
- Mettre en place un service de prévention avec des agents dans les cars
- Réfléchir à de nouveaux matériaux pour les abris bus afin de diminuer le vandalisme

> Les déplacements des étudiants

Propositions sur les déplacements des étudiants

- Mieux desservir les pôles universitaires en transports en commun y compris celui de Salon de Provence
- Développer des tarifs préférentiels et unifiés sur les transports publics (bus et TER) pour les étudiants
- Encourager le co-voiturage (site de coordination, incitation financière…)

Atelier 3 : Les Actions possibles pour les modes doux et l'environnement

> La place des modes doux dans les communes

Propositions sur les trajets scolaires

- Aménager les parvis des établissements scolaires pour empêcher le stationnement «dépose minute»
- Aménager des périmètres de sécurité inaccessibles en voitures aux horaires d'entrées et sorties des établissements scolaires
- Mettre en place des actions de sensibilisation sur les déplacements auprès des parents et des élèves pour changer les comportements,
- Favoriser les actions pédagogiques «Marchons et pédalons vers l'école» en favorisant une implication plus forte des parents ou par le biais de bénévoles

Propositions sur l'usage du vélo

- Aménager des parcs de stationnement vélo sécurisés aux endroits fréquentés (écoles, équipements culturels et sportifs, centre-ville…) et dans les habitats collectifs
- Mettre en place des aménagements spécifiques pour la sécurité des cyclistes sur les liaisons intercommunales (pistes ou bandes) et renforcer leur signalisation pour les voitures
- Privilégier une véritable continuité d'itinéraire cyclable au niveau de l'agglomération (schéma vélo), intégrant les bandes cyclables et les zones 30
- Inciter au marquage des vélos (fichier national) pour lutter contre le risque de vol
- Faire une carte des itinéraires cyclables dans l'agglomération pour les habitants et les touristes
- Développer la complémentarité transports en commun/vélo : des stations vélo sécurisées sur les gares routières, les points de correspondance de bus ou la SNCF.
- Etudier la possibilité de mettre en place une carte commune transport-vélo-parkings
- Aménager des contresens dans les centres-villes pour les cyclistes afin de rendre les distances plus courtes
- Prévoir des sas aux feux avec signal vert vélo avant le feu vert voitures
- Autoriser le vélo dans certaines zones piétonnes
- Développer des vélos station avec des bornes réparties sur le territoire, à l'image d'autres villes (Lyon) : location ou prêt de vélo
- Communiquer sur les avantages et l'utilité du vélo
- Etablir des normes pour les garages à vélo dans l'habitat collectif

Propositions sur l'usage de la marche à pied

- Limiter la circulation automobile et le stationnement dans les hypercentres et réaménager l'espace en faveur de piétons (trottoirs, rues piétonnes…)
- Aménager des zones piétonnes et de «vraies zones 30» dans les centres-villes et les quartiers fortement urbanisés (piétons prioritaires, pas de différence de niveaux)
- Aménager dans les centres des largeurs de voirie et des rayons giratoires contraignants pour les voitures, tout en respectant la réglementation et en tenant compte du passage des services publics
- Privilégier des trajets les plus agréables possibles (qualité de l'espace, repos, ombrage, trajets directs…) pour retrouver le plaisir de la marche à pied dans nos communes, notamment en les préservant des voitures (stationnement)
- Verbaliser le stationnement illicite sur les trottoirs
- Renforcer la signalisation des passages piétons
- Faire respecter les règlements sur la gestion de l'espace des trottoirs (entre commerces et cheminement piéton)
- Prévoir des dispositions fiscales avantageuses pour les usagers quotidiens du vélo

> La préservation de l'environnement

Propositions sur les économies d'énergie

- Améliorer les transports en commun (bus et TER) vers les grands pôles urbains pour limiter les déplacements en voitures individuelles (cadence, couverture, …)
- Inciter les collectivités à respecter la loi sur l'Air en développant leur parc de véhicules propres
- Favoriser le covoiturage : centrales de réservation, points covoiturage sur le territoire, parkings ou voies réservées…
- Soutenir la mise en place des Plans de Déplacements d'Etablissements pour les grandes entreprises publiques et privées du territoire
- Communiquer sur les économies financières des déplacements en modes doux

Propositions sur le bruit routier

- Limiter l'aménagement de zones d'habitat à la périphérie des principales voies urbaines,
- Contrôler, verbaliser le bruit des deux roues motorisés
- Réduire la vitesse des véhicules dans les centres des communes
- Favoriser les contournements des communes particulièrement exposées au bruit routier
- Renforcer les éléments anti-bruit (murs, haies…) sur les axes exposés
- Mettre en place un nouveau système de livraison des marchandises pour limiter les nuisances sonores dans les centres-villes
- Privilégier l'emploi par les collectivités de matériaux absorbant le bruit sur les bâtiments et la voirie (HQE)
- Faire respecter la législation sur le bruit

Propositions sur la pollution atmosphérique routière

- Renforcer la signalisation en temps réel aux entrées et sorties de ville, et sur les autoroutes, lors des pics de pollutions
- Réduire la vitesse dans l'agglomération en cas d'alerte
- Favoriser l'utilisation de véhicules propres (électriques ou hybrides)
- Instaurer la gratuité des transports collectifs en cas d'alerte
- Mettre en place un système de circulation alternée en cas d'alerte
- Prévenir directement par téléphone les établissements importants (hôpitaux, écoles, grosses entreprises, administrations…)
- Réserver l'accès aux zones naturelles exclusivement aux modes doux pour les préserver

Interdire la circulation dans les centres-villes sauf urgences, en cas d'alerte grave (en liaison avec le plan de sécurité)

- Instaurer une carte de priorité (secours, sécurité, aide à la personne…), pour véhicules autorisés à circuler en cas d'alerte

- Interdire la circulation des poids lourds en centres-villes en les détournant vers les autoroutes, en cas d'alerte

Propositions sur les axes touristiques ou de loisirs
- Développer des projets de voies vertes sur la liaison «Salon de Provence-Eyguières» sur l'ancienne voie ferrée, «Eyguières-Mallemort-Charleval», «Salon de Provence-Pélissanne», les bords de la Durance
- Favoriser la concertation avec les associations et acteurs qui œuvrent sur les axes verts et véloroutes
- Flécher de manière pertinente les circuits touristiques ou de loisirs
- Développer des boucles touristiques pouvant se raccrocher aux véloroutes dans la Crau humide, sur les bords de la Durance et sur les petites routes de Pélissanne et Lançon
- Profiter des aménagements de la future liaison avec ITER pour créer des pistes cyclables

Atelier 4 : Les Actions possibles pour les Centres-villes et Centres-villages

> La qualité de vie et l'attractivité

Propositions sur le retour des habitants dans les centres-villes
- Améliorer le cadre de vie dans les centres : zones piétonnes, trottoirs agréables, mobilier urbain de qualité, végétaux…
- Garantir la sécurité routière pour les piétons
- Réduire la pollution sonore routière
- Mettre en œuvre un stationnement adapté pour les résidents
- Soutenir la réhabilitation de logements dans les centres
- Soutenir et aider la création de commerces (notamment alimentaires)

Propositions sur l'attractivité commerciale des centres
- Diminuer la place de la voiture au profit de nouveaux espaces pour les piétons et les commerces
- Redonner le plaisir de la promenade dans les centres des communes par un cadre de vie agréable (aménagements paysagers, éclairages nocturnes…)
- Développer les transports en commun pour accéder aux centres-villes
- Veiller à la bonne accessibilité des commerces, notamment pour les PMR
- Soutenir les animations commerciales et culturelles, avec une collaboration entre les communes et les commerçants pour attirer les visiteurs
- Privilégier le stationnement de courte durée pour les visiteurs dans les centres

> La circulation dans les centres

Propositions sur la sécurité routière dans et autour des centres
- Réduire la vitesse aux entrées de ville et dans les centres-villes
- Aménager des trottoirs et passages piétons larges, sécurisés et mieux signalisés dans les centres
- Sanctionner plus sévèrement les comportements incivils ou dangereux des automobilistes, avec des contrôles plus fréquents
- Améliorer la sécurité routière sur les voies communales en limitant physiquement la vitesse (casser les lignes droites, ralentisseurs, chicanes…)

Propositions sur les transports en commun dans les centres
- Mettre en place, dans les centres des grandes communes, des navettes plus petites, plus pratiques, plus fréquentes et avec des tarifs adaptés, à l'exemple de la Diabline d'Aix-en-Provence
- Aménager des arrêts de cars sécurisés et conviviaux dans les centres et en périphérie
- Limiter dans le temps le stationnement et la circulation en centre-ville
- Encourager le stationnement hors des centres-villes importants par la création de parkings relais en périphérie associés à des navettes bus (et une information en continue aux arrêts) vers le centre

Propositions sur les piétons et les Personnes à Mobilité Réduite
- Élargir les trottoirs et favoriser les cheminements plats dans les centres
- Retrouver le plaisir de la marche par des aménagements de qualité (cheminements, éclairages, végétaux…)
- Développer des zones 30 dans les zones urbanisées avec un contrôle rigoureux de leur respect
- Faire respecter l'interdiction du stationnement sur trottoir dans les centres-villes
- Contrôler la mise en place des présentoirs sur les trottoirs
- Faire des actions de sensibilisation auprès des automobilistes : journées sans voitures…
- Interdire la voiture dans certains centres-villes les samedis après-midi ou jour de marché

Propositions sur l'usage du vélo dans les centres
- Renforcer la sécurité des usagers du vélo dans les centres : de «véritables» pistes - cyclables continues et des zones 30
- Mettre à disposition gratuitement des vélos (avec caution) dans les communes
- Organiser des actions publiques : prêts gratuits de vélos, «journées vélo»
- Développer le stationnement sécurisé des vélos devant les équipements publics

> Le stationnement

Propositions sur le stationnement dans les centres
- Prévoir des tarifs préférentiels et des abonnements dans les parcs souterrains pour les résidents
- Limiter le stationnement en centre-ville des voitures ventouses, avec des parkings relais associés à des navettes bus, en périphérie
- Mettre en place des systèmes de stationnement pour les courtes durées (1/2 heure gratuite)
- Verbaliser plus fortement le stationnement illicite dans les centres
- Réfléchir à un système de vignettes pour n'autoriser à certains endroits que le stationnement des résidents du quartier (proposition supprimée)
- Développer les zones bleues

Proposition supprimée : « Réfléchir à un système de vignettes pour n'autoriser à certains endroits que le stationnement des résidents du quartier ». Ceci entraverait la liberté de circulation et serait un abus de droit.

> La livraison de marchandises

Propositions sur les livraisons dans les centres
- Veiller au respect des emplacements et des horaires de livraisons
- Réfléchir à la mise en place de systèmes de livraison en dehors des centres-villes (plateformes logistiques) avec des livraisons organisées par des petits véhicules
- Améliorer la concertation (charte) entre les acteurs concernés (CCI, commerçants, transporteurs…)

Atelier 5 : Les Actions possibles pour les pôles d'attraction économiques commerciaux et touristiques

> Le groupement des acteurs

Propositions sur le groupement des acteurs
- Favoriser les groupements d'employeurs pour permettre la mutualisation des moyens (transport des salariés ou des marchandises)

> L'accès aux pôles d'attraction

Propositions sur la signalisation
- Mettre à niveau la signalisation publique des pôles d'attraction, à partir des grands axes routiers et autoroutiers (notamment la zone d'activités Berre/Rognac)
- Compléter la signalisation directionnelle par une signalisation spécifique au moyen de l'établissement de règlements communaux ou intercommunaux (jalonnement des pôles d'attraction, signalisation spécifique par zone, totems d'entrée, fléchage des entreprises, plan du site…)

Propositions sur les perturbations aux heures de pointe
- Mieux hiérarchiser le réseau de voiries existant, en fonction de leur usage (transit, proximité, liaison intercommunale…)
- Envisager le prolongement de la gratuité de l'autoroute A7 pour éviter le délestage sur la RN113 (proposition supprimée)
- Mettre en place des lignes de transports en commun renforcées vers les zones d'activités aux heures d'entrée/sortie et inciter à leur utilisation pour limiter les déplacements en voiture
- Mettre en place des horaires variables dans les zones d'emploi, pour fluidifier les déplacements et les entrées/sorties de zones d'emploi

- Gestion des flux pour des cas spécifiques telles que la zone de La Gandonne et la place des Trophées à Salon de Provence
- Encourager le Télé-travail

Proposition supprimée : « Mieux répartir les infrastructures sur le territoire en évitant la juxtaposition de pôles générateurs de déplacements sur un même site (école, service public, zone commerciale…) » L'éclatement des pôles induirait une augmentation des déplacements et de leur longueur allant à l'encontre des objectifs du PDU.

> La desserte des pôles d'attraction

Propositions sur la desserte en transports en commun des zones d'activités pour les salariés et demandeurs d'emplois

- Mettre en adéquation les lignes de transports publics avec les besoins des zones d'activités notamment en prenant en compte les horaires des entreprises
- Fluidifier les transports en communs vers les pôles (couloirs bus) pour en faire des alternatives efficaces à la voiture
- Inciter les entreprises à ne pas rembourser les trajets domicile/travail réalisés en voiture individuelle s'il y a des alternatives possibles
- Mettre en place des tarifs préférentiels sur les transports en commun pour les salariés
- Favoriser le covoiturage (centrale de réservation…) à l'échelle métropolitaine
- Développer l'information et l'utilisation des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (centrale de mobilité, site internet…)
- Réduire le nombre de places de stationnement dans les grandes entreprises s'il existe des alternatives
- Favoriser la concertation inter-entreprises afin de mutualiser des moyens en coordination avec l'offre en transport public
- Soutenir la mise à disposition de voitures, avec obligation de covoiturage, pour les personnes qui n'ont pas de véhicule (sur le modèle de TMS qui propose 20 voitures)

Propositions sur la desserte en transports en commun vers les pôles commerciaux et touristiques pour les visiteurs

- Développer les systèmes d' «automobile partagée», pour les résidents des centres-villes souhaitant se rendre ponctuellement vers les pôles d'attraction
- Limiter le développement de zones commerciales en périphérie de ville
- Mieux relier Agglopole Provence avec l'aéroport et les gares TGV d'Aix et d'Avignon
- Mettre en place des liaisons rapides et nombreuses qui desserviraient les sites touristiques en période estivale
- Créer une ligne touristique «originale» desservant les principaux sites touristiques de l'agglomération où le mode de déplacement devient lui-même un attrait (cheval, vélo électrique, bus…)
- Développer l'information vers les touristes avec des supports d'information spécifiques (cartes et horaires de toutes les lignes, plusieurs langues…)
- Favoriser les accords tarifaires entre les transporteurs et les sites touristiques (coût du titre de transport pris en compte dans le billet d'entrée…)

Propositions sur les livraisons à domicile

- Inciter les grandes surfaces à mettre en place un système de livraisons à domicile
- Mettre en place des services de stockage temporaire des courses dans les zones commerciales
- Encourager la mise en place de livraisons à domicile par les commerçants de centre-ville

> Le transport des salariés

Propositions sur le transport des salariés

- Favoriser la mise en place de PDE pour les grandes entreprises (+ de 250 salariés)
- Soutenir les groupements d'entreprises pour mutualiser les moyens
- Etablir un diagnostic des besoins sur le territoire en coordination avec la CCI (provenance des salariés, moyens de transport utilisés, souhaits des salariés et des dirigeants…)
- Mettre en place des PDE à l'échelle des zones d'activités en y intégrant les PME qui la constituent
- Renforcer les partenariats entre les acteurs concernés (agglomérations, différents réseaux de transports publics, CCI, entreprises, salariés…) sur l'aire métropolitaine
- Améliorer les ramassages salariés et PDE existants

> Le transport des marchandises

- Développer toutes les mesures favorisant le ferroutage pour le transport de marchandises de longue distance
- Mieux organiser les infrastructures de transport de marchandises : sas de livraisons, stockage temporaire en périphérie des villes
- Faire respecter rigoureusement les aires de livraison dans les centres-villes
- Harmoniser les horaires de livraisons par zones d'activités et par villes
- Coordonner et favoriser la concertation entre tous les acteurs du transport de marchandises (Agglopole Provence, CCI, commerçants, entreprises, transporteurs…)

Atelier 6 : Les Actions possibles pour les Transports Publics

> L'offre de transport en commun (réseau d'agglomération)

Propositions sur la couverture de l'agglomération (Hors projet communautaire d'extension du réseau)

- Mettre en place des liaisons rapides Salon de Provence-Lançon-Berre
- Mettre en place une ligne Salon de Provence-Rognac via La Fare et Velaux
- Mettre en place une ligne St Chamas-Salon de Provence
- Aménager des sites propres (protégés) dans les zones à fort trafic routier, permettant de rendre les transports en commun attractifs et de dissuader les usagers d'utiliser leur voiture
- Aménager un pôle de correspondance au niveau de Berre et mettre en place un réseau en étoile autour de la commune
- Aménager un pôle de correspondance à Mallemort au centre d'un système de transport à la demande vers les petites communes
- Développer le transport à la demande pour les zones peu urbanisées
- Améliorer la complémentarité entre les différents réseaux de transports en commun et les Autorités Organisatrices des Transports
- Étendre le réseau d'agglomération au delà des frontières de celle-ci de manière à éviter la rupture des liaisons entre territoires due aux limites institutionnelles

Propositions sur les déplacements domicile-travail

- Structurer les lignes et les horaires des transports en commun d'agglomération en fonction des zones d'emplois et des flux de salariés
- Favoriser les liaisons entre les zones d'habitat et les pôles d'emploi de l'agglomération
- Améliorer la compétitivité des transports en commun (fréquence, régularité et tarification)
- Créer des «abonnements travail» et inciter les employeurs à financer les abonnements en transports en commun
- Favoriser le covoiturage
- Accompagner les grandes entreprises à mettre en place des PDE
- Inciter la mutualisation des entreprises (regroupement de type associatif par zone d'emploi) pour harmoniser les moyens de transport de leurs employés, en partenariat avec la CCI
- Réduire le nombre de places de stationnement sur les lieux de travail
- Limiter le stationnement dans le centre-ville de Salon de Provence (premier pôle d'emploi de l'agglomération) et créer des Parc Relais avec des navettes bus en périphérie

Propositions sur la lisibilité des réseaux de TC

- Mettre en place une livrée unique sur le réseau d'agglomération
- Améliorer la lisibilité de la destination sur les bus
- Afficher les plans des réseaux de transport en commun aux arrêts importants, avec les interconnections possibles et les horaires
- Coordonner et unifier la tarification entre les différents réseaux de TC
- Développer l'outil internet pour communiquer sur les TC, en s'appuyant sur les réseaux sociaux, les mairies, les espaces régionaux intercitoyens…
- Mettre en place une centrale de mobilité répertoriant l'ensemble des offres de transports en commun urbaines, interurbaines et régionales)

- Mener des actions de communication/information pour sensibiliser les jeunes à l'usage des transports en commun

Propositions sur les partenariats
- Partenariat et conventions avec les taxis pour les horaires non pourvus, les lieux non desservis et les besoins spécifiques, notamment les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
Partenariats Département, Région et AOTU voisines sur le réseau ferré pour aider la mise en place de transport à la demande,
- Soutenir les solutions alternatives à la voiture (subvention au titre du Financement Régional pour l'Environnement et l'Energie)
- Veiller à la complémentarité des offres entre tous les acteurs pour éviter la redondance et les coûts supplémentaires
- Développer l'usage du vélo avec les partenaires (vélo station, prêt, location, stationnement sécurisé…)
- Mutualiser les moyens si nécessaire au niveau intercommunal et les mettre à disposition des communes (car, minicar, conducteur…)

> L'accessibilité à tous des transports en commun
Propositions sur les personnes non véhiculées
- Améliorer les dessertes vers les zones d'emplois, notamment à partir des petites communes
- Harmoniser la tarification sur les différents réseaux de TC (routiers et ferrés)
- Proposer un transport à la demande pour les secteurs d'habitat sociaux, avec une participation symbolique
- Inciter au covoiturage
- Favoriser les systèmes d'auto partagée (TMS met à disposition 20 véhicules, avec obligation de covoiturage)
- Mettre en place des tarifs préférentiels pour certains publics (seniors, chômeurs, jeunes, RMIstes…) (existe déjà)

Propositions sur les Personnes à Mobilité Réduite
- Créer un parc de véhicules de transports en commun adapté aux PMR (bus avec plate-forme, bus à plancher bas…)
- Aménager les arrêts de bus accessibles aux PMR
- Mettre en place des aménagements spécifiques pour les personnes mal ou non-voyantes (dans les bus et aux arrêts)
- Développer le transport à la demande avec des véhicules adaptés
- Essayer de mutualiser les transports spécifiques des PMR (centrale de réservation pour proposer de partager le voyage avec d'autres PMR)
- Rendre les points de correspondance entièrement accessibles aux PMR : principaux arrêts, gares routières, gares ferroviaires…
- Soutenir le réseau socio-associatif qui œuvre aux déplacements des personnes handicapées (CCAS, Association d'Aide à Domicile) en Milieu Rural, Allo Senior 13, Maison du Handicap, CAIH…)

> Le réseau ferré et l'intermodalité
Propositions sur le réseau ferré
- Renforcer la desserte vers Marseille (notamment pour les déplacements domicile-travail)
- Étudier les potentialités d'ouverture d'une ligne «Marseille-Rognac-Aix» avec une halte ferroviaire à Velaux
- Revaloriser la ligne Miramas-Salon de Provence-Cavaillon-Avignon et augmenter les dessertes
- Etudier les potentialités d'ouverture de correspondances sur la ligne Marseille-Miramas-Arles
- Assurer les correspondances des TER avec les départs TGV d'Avignon et de Marseille
- Créer des liaisons vers Istres/Fos
- Renforcer les liaisons vers Arles

Propositions sur l'intermodalité
- Mettre en place une tarification et une billettique unifiée, comprenant les TER et les réseaux urbains et interurbains de l'aire métropolitaine
- Favoriser les rabattements des lignes de bus et cars vers les gares
- Aménager un pôle d'échanges intermodal à Salon de Provence
- Améliorer les correspondances entre les réseaux urbains et interurbains (lignes départementales)
- Aménager des parcs relais autour des pôles d'échanges et de correspondance
- Etudier les possibilités de mise en place une tarification combinée Navettes/TGV et bus/TGV
- Mieux desservir les gares TGV d'Aix et d'Avignon